

השתתפו :	ר. חולדאי	ראש העירייה	
וה"ה : ח. אריאלי	צ. ברנד פרנק	מ. להבי	ד. ספיר
א. הראל	ל. שפירא	ע. אבו שחאדה	א. יוחנן וולק
ר. אלקבץ			
וה"ה:			
מ. לייבה , ר. זלוף, ע. אברהמי, ע. סלמן, מ. גילצר , ש. הרשקו, א. כהן, ג. שמרלינג, א. לוי, י. אמר, א. וויסלברג, ל. טישלר, ע. רודניצקי, ש. גרינברג, ש. שביט, ע. וינברג, א. סראגי, א. כהן, ע. קרת, ג. בן חורין.			

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)

- 2 -

על סדר היום:

1. הקצאת מקרקעין.
2. מצגת הרשות לתחבורה, תנועה וחניה.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)

- 3 -

12. הקצאת מקרקעין:

מר רון חולדאי-ראש העירייה:

שלום לכולם.

אנחנו פותחים ישיבת הנהלה עם שני סעיפים. כרגיל יש הקצאות. אלי בבקשה.

מר אלי לוי:

יש לנו 7 נושאים, הקצאות במקרקעין. כל ההקצאות עברו פרסום כמקובל. הנושא הראשון הוא מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה, לעמותת "עלמא מכללה עברית", של בית תרבות עברי הממוקם במבנה של 2 קומות, כ-500 מ"ר, ברחוב שד"ל 4. ראוי להדגיש שאנחנו אומנם מעמידים מבנה לעמותה הזאת אבל היא משתתפת בקרן אחזקה של הנכס הזה כמעט בעלות של שכר דירה. 2. מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "המכללה האקדמית בית ברל".

מר רון חולדאי-ראש העירייה:

מכללת בית ברל זה חידוש?

מר אלי לוי:

לא, זה המשך.

מר רון חולדאי-ראש העירייה:

איפה הם יושבים?

מר אלי לוי:

הם יושבים היום ברחוב הירקון 19, במקום בו נמצא המלון, בקומת הקרקע יש לנו שטח שנבנה בזמנו במסגרת הפרויקט של בית ספר "ירקון" לשעבר. הכשרנו שם שטח של כ-400 מ"ר בשתי קומות, והמכללה הזאת יושבת במקום ועושה פעילות אמנותית-תרבותית מאוד יפה, מאוד מומלצת. יש חוות דעת של מינהל קהילה, עשינו פרסום ואנחנו מביאים לאישור גם את ההקצאה הזאת.

גם פה יש השתתפות בסך של 7,000 שח' לקרן תחזוקת המבנה.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)

- 4 -

מר רון חולדאי-ראש העירייה:

לבית ברל אלה יש פעילות?

מר אלי לוי:

מאוד מאוד עניפה, מאוד יפה. גם גלריות, גם הרצאות, כל ההרצאות הן חינם, ללא כסף. הם נותנים פעילות תרבותית בשיתוף הקהילה מסביב, קיבלנו חוות דעת מאוד יפה.

מר רון חולדאי-ראש העירייה:

בדקתם? בסדר.

גב' להבי:

זה ב-C1?

מר אלי לוי:

כן.

גב' להבי:

אני רק אגיד, הייתה בקשה של תושבי השכונה לבדוק פעילות קהילתית לשכונה. פנו בעניין הזה אליכם ושאלו גם אם יהיה מכרז, אחרי שהם יושבים שם.

מר אלי לוי:

מכיוון שאנחנו הולכים לפתוח מרכז גדול בקלישר 5 ובתבור הוחלט שזה יהיה מרכז הפעילות המרכזית של השכונה, והמקום הזה ימשיך לשמש בכל זאת את הפעילות המומלצת הזאת-שהיא טובה והיא גם חשובה, גם לתושבי השכונה, כי רבים מתושבי השכונה באים.

גב' להבי:

כלומר, שמי שפונה בעניין הזה- להפנות אותו למי שמרכז את הפעילות בקלישר, כדי שיכללו את הפעילות שהוא מבקש אותה- שם.

מר אלי לוי:

בדיוק.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 5 -

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

ברגע שהחלטנו כן להקים מרכז קהילתי חדש שם, הרצון שלנו לפנות אותם כבר ירד. פעילות טובה הם עושים. זה מקום קטן ולכן החלטנו להשאיר אותם.

גב' להבי:

בסדר. אני אפנה אותם למי שמרכז את הפעילות בקלישר.

מר אלי לוי:

3. המשך מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "זכר שלמה", בית ספר יסודי לבנות הידוע בשם בית ספר "יחד". מבנה בן 3 קומות בשד' החיל פינת רחוב יגאל אלון, מה שפעם היה בית היתומים והיתומות, ופינינו אותו והעמדנו אותו לטובת בית ספר לבנות של "יחד".

גב' יוחנן וולק:

לא דיברנו אז שזה אמור לעבור למקום אחר?

מר אלי לוי:

לא, לא זה.

גב' ברנד פרנק:

לבן צבי, לא?

מר אלי לוי:

לא זה. בן צבי-אתם מדברים על פומפדיתא-שהעברנו אותו לבן צבי, ואת פומפדיתא הפכנו לגני ילדים.

4. אותו דבר, של בית ספר "יחד", אלא שזה בית ספר יסודי לבנים. זה המקרה שנתנו ברחוב צבי הרמן במקום פומפדיתא. זה נכס שפינינו מפומפדיתא 9, העברנו אותם לצבי הרמן, ואת פומפדיתא הפכנו לגני ילדים.

מר הראל:

אלי, אפשר שאלה על זה?

המבנה בצבי הרמן מיועד להריסה? כי בתיק הבניין שלו ראיתי שזה בתהליך של היתר להריסה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 6 -

מר אלי לוי:

אני אגיד לך: בעקרון, הבניין הזה יושב על מגרש ציבורי גדול של כ-7 דונם, שאמור להיות בית הספר העתידי של העירייה בכל האזור הזה. הבניין שקיבלנו אותו מהדואר, הוא היה פעם בניין של הדואר, היה במצב פיזי די ירוד, ובאמת בתחילה המנכ"ל עשה שם סיור וחשב שיש להרוס את הבניין הזה. אבל בגלל אילוצי השימוש, ומכיוון שלא המשכנו להתקדם שם, זה לוקח הרבה זמן, החלטנו להשמיש את הבניין לתקופת ביניים,

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

שיכולה להיות ארוכה מאוד. היא יכולה להיות גם מעל 10 שנים.

מר אלי לוי:

נכון. היא יכולה לשמש אותנו לאיזה 10 שנים. השקענו בו לא מעט כספים.

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

צריך לזכור, הצורך בפומפדיטא היה מידי. עשינו שם גני ילדים לתפארת.

מר אלי לוי:

העברנו לשם את בית הספר. מה שמסתבר, שהבניין הוא קצת יותר גדול מאשר צרכי בית הספר ולכן חצינו אותו לשניים. יש לנו שם רעיונות של הגראז', כל מיני שימושים נוספים שאנחנו נכניס לבניין, ואז יהיה לשימוש 10 שנים, עד שיידרש שם בית ספר והשכונה תאוכלס.

מר ספיר:

יש שם גם ישיבה נדמה לי?

מר אלי לוי:

הישיבה היא ב-13-11 ובית הספר הוא ב-9.

מר ספיר:

זה גם מבנה שלנו?

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)

- 7 -

מר לייבה - מנכ"ל העירייה:

כן. גם אתם אנחנו דנים.

מר אלי לוי:

גם שם אנחנו נמצאים בתהליכים.

מר הראל:

אז אנחנו עוצרים את היתר ההריסה? אנחנו עוצרים את התהליך הזה?

מר אלי לוי:

כן. אנחנו עוצרים את היתר ההריסה, למרות שהוא הוגש על ידי "אקרו" במסגרת הפרויקט שלהם לפיתוח השכונה.

מר לייבה - מנכ"ל העירייה:

הוא הוגש על פי הסיכום הקודם של הריסה, ואנחנו נסוגנו מהרעיון הזה.

מר הראל:

זה היה אצלנו בוועדה.

מר לייבה - מנכ"ל העירייה:

נסוגנו מהרעיון הזה.

מר אלי לוי:

5. זה מתן רשת שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "אור ואמונה", בית ספר תיכון לבנות שפועל בקומה שנייה של מבנה, במתחם החינוך ששייך לזרם הדתי שאינו מוכר, ברחוב איסרליש 5. אם אתם זוכרים, באיסרליש 5 היה איזשהו תהליך משפטי, הם תבעו אותנו, הגענו לאיזשהו הסכמות, ואת המבנה הכולל חילקנו בין פיתוחי חות"ם לבין,

מר ספיר:

מעייין החינוך התורני.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 8 -

מר אלי לוי:

נכון.

6. המשך מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "אגודת ידידי הבלט הקלאסי בישראל", מרכז הבלט הישראלי, שממוקם בסמוך למתחם בית ספר "מצדה", שיש בו חדרי סטודיו לחזרות, קומה שנייה של 230 מ"ר, מלתחות וכו', והוא נמצא ברחוב הר נבו 6.

הבניין הזה הוקם גם בזכות תרומה שהבלט הזה הביא בזמנו. היתה הסכמה שההשקעות יהיו לתקופה של 15 שנה והיא חלפה, ועכשיו אנחנו מקצים להם- כל עוד הפעילות שם מומלצת והיא פעילות ראויה וטובה, לטובת העיר.

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

מבחינת החוזה, אפשר להתפנות שם בהתראה קצרה?

מר אלי לוי:

כן.

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

יכול להיות שהם אולי יכולים לשנות מיקום.

מר אלי לוי:

אנחנו עושים בחוזה שני דברים: א. גם לבקשה, אנחנו מנסים לעשות שיתוף פעילות בשעות הבוקר, למרות שיש קושי – מכיוון שהמקום פעיל גם בשעות הבוקר וגם בשעות אחר הצהריים.

גב' יוחנן וולק:

פשוט לבית הספר חסרים חדרים.

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

בעקרון, אם היינו מוצאים להם מקום אחר במסגרת מטלה ציבורית, היינו מעבירים אותם, ונכון למצוא. צריך למצוא מקום.

מר אלי לוי:

בטווח הרחוק, במסגרת הפרויקטים העתידיים במתחמים מיזמיים- אנחנו מחפשים להם מקום.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 9 -

גב' יוחנן וולק:

אין להם מקום בתחנה, בנמל?

מר אלי לוי:

אין. כל האזור של הנמל ושל התחנה- הכל תפוס.

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

אולי במסגרת מטלה ציבורית של אחד המקומות.

מר אלי לוי:

אנחנו מחפשים.

7. המשך מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "קעליטה- מרכז לקידום קליטה מיטבית של יהודי אירופה" לצורך הפעלת מרכז סיוע לקליטה.
אנחנו מדברים על שטח שנמצא בליינבלום 7, מה שנקרא בית חזני. להזכיר לכם שלליינבלום 7 הוא הקדש, הוא אמנם נכס שרשום על שם העירייה אבל חלות עליו הוראות ההקדש. ובמסגרת ההסכמות שהגעתי עם ההקדש קיבלנו שם שטח לפעילות "בית חזני", למרות שזה לא תואם כל כך את מטרות ההקדש, אבל זו ההסכמה הכללית לעניין השימושים.
זהו. תודה.

מר הראל:

יש לי שאלה לגבי הסעיף הראשון, לגבי "עלמא". אם באמת קורה אוהל שם ויהיה לנו שם מקום שיעסוק בתרבות יהודית, אולי אפשר יהיה להעביר לשם את הפעילות ולהרוויח את הבניין הזה? זה אולי עדיף?

מר אלי לוי:

הבעיה היא שבאוהל שם אנחנו מחוייבים על פי שטר ההקדש- לעשות פעילות מסוימת. "עלמא" יכולה לעשות חלק מפעילויות הכלליות ב"אוהל שם", אבל היא לא תוכל להחזיק בשטחים ב"אוהל שם". היא לא תוכל לעשות את הפעילות הלימודית שלה בלעדית ב"אוהל שם". את כל הפעילות שהיא עושה היום בשד"ל 4 היא לא יכולה להעביר,

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

יש להם גם משרדים.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 10 -

מר אלי לוי:

אנחנו רוצים לעשות פעילות כוללת, שיהיו שם גם "עלמא", גם מינהל קהילה שרוצה, יש לנו הרבה רעיונות. במסגרת ההסדר עכשיו עם ההקדש של "אוהל שם" אנחנו מנסים לאשר את כלל הפעילות שנעשית. זה עדיין לא מאיין את הצורך של "עלמא" במתקן פעיל, עצמאי.

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

אבל לחלק מהפעילות הם יכולים להשתמש, בוודאי.

מר אלי לוי:

כן. הם ישתלבו, וודאי.

מר הראל:

חשבתי שאולי נרוויח בניין, הבניין של "עלמא" זה בניין נפלא. זה שיש לנו שני מוקדים לתרבות יהודית בכזה קוטר.

מר אלי לוי:

הם שונים. באופן עקרוני ב"אוהל שם" יש אולם. רוב הפעילות העתידית שתהיה – תהיה באולם.

מר הראל:

ומשרדים.

מר אלי לוי:

ויצמחו בסוף 2-3 כתות בלבד. זה לא יכול לתפוס את כל הפעילות שאנחנו רוצים, וגם "עלמא" ביחד.

החלטה: ההנהלה מאשרת הקצאות מקרקעין כלהלן:

1. מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה, לעמותת "עלמא מכללה עברית", של בית תרבות עברי הממוקם במבנה של 2 קומות, כ-550 מ"ר, ברחוב שד"ל 4.
2. מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "המכללה האקדמית בית ברל". ברחוב הירקון 19.
3. המשך מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "זכר שלמה", בית ספר יסודי לבנות הידוע בשם בית ספר "יחד". מבנה בן 3 קומות בשד' החיל פינת רחוב יגאל אלון
4. המשך מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "זכר שלמה" של בית ספר יסודי לבנים, ברחוב סגל צבי הרמן 7.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)

- 11 -

5. מתן רשת שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "אור ואמונה", בית ספר תיכון לבנות שפועל בקומה שנייה של מבנה, במתחם החינוך ששייך לזרם הדתי שאינו רשמי, ברחוב איסרליש 5.
6. המשך מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "אגודת ידידי הבלט הקלאסי בישראל", מרכז הבלט הישראלי, ברחוב הר נבו 6.
7. המשך מתן רשות שימוש, ניהול והפעלה לעמותת "קעליטה- מרכז לקידום קליטה מיטבית של יהודי אירופה" לצורך הפעלת מרכז סיוע לקליטה, במבנה הידוע כ"בית חזני", ברחוב לילינבלום 7.

13. מצגת הרשות לתחבורה, תנועה וחניה

מר רון חולדאי-ראש העירייה:

הנושא הבא שלנו הוא נושא תחבורה.
כידוע נושא התחבורה בימינו הוא נושא סוער, שיש מאחוריו הרבה דעות.
אופיר- יו"ר הרשות או מנהל הרשות, איך הוא נקרא?

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

מנהל הרשות.

מר רון חולדאי-ראש העירייה:

הכין עבודה שמציגה את הבעייתיות ואת הדברים שאתם נצטרך להתמודד בזמן הקרוב או בשנים הקרובות, כולל דברים שיוצגו כאן-שהם לא על ידינו אלא על ידי מדינת ישראל, בהנחה שמה שנאמר אמנם יבוצע כמובן, כדי שנתרשם פחות או יותר לגבי הנושא של תנועה ותחבורה במטרופולין ובעיר תל-אביב יפו.
אני רוצה להגיד דבר אחד: מופיע שם במילה אחת- תחבורה ציבורית בשבת. היא עדיין בשלבי הכנה. יש לנו איזושהי הצעה שעכשיו מבצעים במסגרתה איזושהי עבודה גם עם ראשי ערים אחרות, הדברים יוצגו בזמן הקרוב ואז יהיה זמן לדבר ולדון וכן הלאה וכן הלאה, לא נדון בזה היום.
ולפני שאנחנו מתחילים, מכיוון שהיו הרבה מאוד שאלות לגבי ההחלטות כפי שהיו, והיתה בעיה לכאורה, אני רוצה לקרוא בצורה ברורה מה היו ההחלטות כפי שאני הבנתי אותן, בישיבת ההנהלה הקודמת, לגבי חנייה.
זה בהמשך לישיבת ההנהלה מחודש יוני, בה דנו על נושא אכיפת חנייה, הדגשים שלי הם כאלה:

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 12 -

בחודש אוגוסט התחלנו באכיפה בלתי מתפשרת של איסור החנייה על מדרכות כחלק מתכנית עירונית כוללת לפינוי המדרכות לטובת ציבור הולכי הרגל, משיקולי –קודם כל איכות חיים, ואחרי כן סדר ציבורי ובטיחות.

המציאות שהשתרשה עם השנים, של חנייה על המדרכה בשעות מסוימות היא פסולה, וההחלטה שלנו היא חד משמעית-לא חונים על מדרכה, והדבר נכון ביחס לכל שעה משעות היממה.

בשבועות האחרונים פורסמו בכלי התקשורת ידיעות רבות לגבי מדיניות האכיפה של עבירות חנייה. בהקשר הזה חשוב לי להבהיר כי עיריית תל-אביב יפו איננה מאפשרת ואיננה יכולה לאפשר חנייה בניגוד לדין. כלומר, סדר העדיפויות באכיפה השתנה ומעתה ההנחיה היא לאכוף את איסור החנייה על המדרכה בכל שעות היממה.

באשר לעבירות חניה אחרות, הרי שסדר העדיפות באכיפת החניה בשעות הבוקר המוקדמות ובשעות הערב נותר ללא שינוי, קרי, האכיפה בשעות אלה מתמקדת בעבירות הפוגעות בבטיחות, בעבירות הגורמות הפרעה לתנועה, בחנייה מועדפת לתושבים, בחסימת חניות פרטיות, שמורות, וחניה אסורה בחניות נכים.
עד כאן, כדי שהדברים יהיו ברורים.
תודה.

מ ר א . כ ה ן :

(הצגת הדברים מלווה במצגת) העבודה שאני אציג פה בעצם היא עבודה שמתכללת כל מה שקורה בעיר מבחינה תחבורתית. היא מוצגת כפועל יוצא של מדיניות ראש העיר וסגנית ראש העיר לתחבורה. בעצם היא מספרת את הסיפור שמקודם בכל האגפים ובכל החטיבות בעירייה. ניסינו לשים את זה במצגת אחת, יש פה הרבה עבודה שמקודמת בעירייה והרבה דברים שקורים גם בעיר עצמה וגם מחוצה לה. יש הרבה פרטים, אני מקווה שתעקבו.
אני מציע שאת השאלות תשמרו לסוף, וכמובן אני זמין אחרי זה להסברים- לכל מי שרוצה עוד פרט.

מעט על עצמי :

אני אופיר כהן, מנהל הרשות לתחבורה, תנועה וחנייה מזה 8 חודשים. תושב תל-אביב, גר בצפון הישן.

עליתי על האופניים בפעם הראשונה באופן תדיר רק בגיל 30. עד אז הייתי מחובר לרכב הפרטי שלי באופן צמוד. הייתי בכל מקום בעיר וגם מחוץ לעיר כמובן, מסתובב עם הרכב הפרטי. דווקא שחזרנו מנסיעת לימודים של אשתי בארה"ב, דווקא כאשר חזרנו מארה"ב התחלתי לנסוע באופניים, נפטרתי מהאוטו והתחלתי להתנהל עם אופניים. והיום אני מתנהל הרבה עם אופניים, לא מעט בתחבורה ציבורית, וגם מידי פעם ברכב הפרטי.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 13 -

בתפיסת העולם שלי שאני מיישם אותה גם באופן אישי אין אמצעי תחבורה אחד, יש בסוף תמהיל של אמצעי תחבורה, והשאלה היא בסוף מה התמהיל. אנחנו נמצאים כרגע ממש, בשנים האלה, בפני מהפכה שהעולם התחבורתי הוא חלק ממנה. יש לנו פה למעשה שלוש מהפכות שמשליכות לנו על העיר. מהפכה אחת היא מהפכה האורבנית. יש לנו מהפכת תשתיות שמתלווה אליה. ומהפכה טכנולוגית, שמזדנבת כמובן ותמיד משיגה את כל הנושאים האחרים. ברמה האורבנית, אנחנו צריכים לזכור שמדינת ישראל היא אחת המדינות שקצב גידול האוכלוסייה בה הוא הכי מהיר, בטוח שבעולם המערבי, וגם בקנה מידה עולמי אנחנו אחת המדינות הצפופות היום בעולם.

מטרופולין תל-אביב- שנמצא בסדר גודל של 3.5 מיליון תושבים, הולך להכפיל את עצמו בתוך 25 שנה, מדובר על סדר גודל של 6 מיליון בשנת 2040, זה כבר סדר גודל של מטרופולינים כמו מדריד, כמו ברלין, שיש להן כמובן מערכות הסעת המונים מאוד מאוד טובות. המציאות הזאת כמובן רלבנטית מאוד לעיר תל-אביב יפו, אבל היא רלבנטית עוד יותר לגוש דן ולמעגל השני של מטרופולין תל-אביב, והאינטנסיביות היא לא רק במגורים אלא גם, ולפעמים לפני- גם בנושאים של תעסוקה ופיתוח של מקומות תעסוקה.

אם נסתכל על הגיאוגרפיה של העיר, לפני הגיאוגרפיה אנחנו מדברים על עיר שמתרחבת גם לגובה וגם לרוחב. מדובר על סדר גודל של עוד 300,000 מועסקים שיתווספו לעיר ויוממו לעיר בטווח של 20 שנה. וכמובן הרבה הרבה מאוד מגדלים שמאושרים היום במינהל הנדסה ומקודמים, כמובן באזור המע"ר אבל לא רק, בהרבה מאוד אזורים בעיר אנחנו מקדמים הרבה מאוד בנייה לגובה. צריך לזכור שכל הציפוף הזה וכל הצמיחה לגובה נשענים על אותן זכויות דרך. זאת אומרת, אין לנו איזה הרחבת זכויות דרך או פינוי של רחובות חדשים או אוטוסטרדות חדשות. בסופו של דבר אותם צירים שאנחנו מכירים היום-אבן גבירול, אלנבי, רוטשילד, הם הצירים שיסיעו את כל התושבים ואת כל מי שיגיע לאזור הזה, ואנחנו מדברים על כמות כמעט כפולה של אנשים על אותן זכויות דרך, זה כמובן אתגר לא פשוט. והבנייה נמצאת בכל מקום, ויש לנו כמובן, בכל אזור המע"ר- המרכז העירוני המטרופוליני במנחם בגין, יגאל אלון-הרבה מאוד בנייה לגובה. גם בדרום יש פוטנציאל מאוד גדול של פיתוח, בכל האזור של ציר שלבים, נס לגויים, קיבוץ גלויות, כל האזור הזה הולך להתפתח מאזור של מסחר ותעסוקה זעירה לאזור של מגדלים והרבה מאוד יחידות דיור שיאושרו פה בשנים הקרובות.

מזרח העיר הולך לתהליך של התחדשות עירונית מאוד מאוד דרמטי. הרבה על ציר לה-גארדיה אבל גם באזור, מדובר על סדר גודל של 10,000 יחידות דיור שיתווספו ל-80,000 התושבים שגרים שם, זה עוד תוספת של 50% בכמות המגורים באזור הזה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 14 -

וגם כמובן בצפון-הרבה מאוד תכניות, 3700, שדה דב, תכניות שחלקן גם סטטוטוריות, ואנחנו מבינים שיש לנו פה עוד עיר חדשה שתיבנה ב-15 השנים הקרובות בכל האזור שמצפונית לרדינג ועד פאתי הרצליה.

לצערנו המדינה לא השכילה לפתח מערכות הסעת המונים במטרופולין תל-אביב מזה זמן רב, אבל היום לפחות יש הבנה, גם במשרד האוצר וגם במשרד התחבורה, שכל הציפוף האורבני וכל ההתרחבות של גוש דן חייבת להיות מחוזקת ומרושתת על ידי מערכות הסעת המונים. ולכן המדינה יוזמת, מקדמת, מבצעת כמה פרויקטים בסדר גודל בינלאומי. פרויקט המטרו ופרויקט הרכבת הקלה זה פרויקטים שבקנה מידה עולמי הם נחשבים פרויקטים גדולים. זה כבר תקציבים שמושכים לפה חברות תכנון אמריקאיות וחברות ביצוע סיניות שמתחרות על הפרויקטים האלה. צריך להבין שמדובר כאן בביצוע סימולטני של 4 מגה פרויקטים בקנה מידה לאומי, שקורים פחות או יותר ב-15 השנים הקרובות, בצורה פחות או יותר מסונכרנת. הפרויקט הראשון הגדול, פרויקט הדגל של מדינת ישראל, הוא פרויקט המטרו. הוא נמצא כרגע בשלב של אישורים בות"ל, בתכניות ראשוניות, בסיכום של ההתוויה של הקווים, אבל בסופו של דבר בשנת 2035, בעוד איפה שהוא כ-15 שנה, יהיו לנו בשאיפה- כ-150 ק"מ של מסילות תת קרקעיות, דוגמת המטרו שיש לנו בלונדון, בניו-יורק, בפריז ובמוסקבה, מערכת מאוד מהירה, 60, 70, 80 קמ"ש, עם 100 תחנות שיתפרסו לאורך כל האזור. אנחנו מדברים על שלושה קווים: הקו הצפוני שמגיע עד אזור השרון, דרך מרכז תל-אביב- מנחם בגין, יגאל אלון, מע"ר בן צבי ואז יוצא לחולון ומגיע עד צומת ביל"ו. זאת אומרת, זה קו מאוד מאוד ארוך, תדמיינו לכם 60 ק"מ של קו שנוסעות בו רכבות מהירות, כל 2-3 דקות.

הקו השני מתחיל מראש העין, נכון לבחירות הנוכחיות, אני לא יודע מה יהיה בבחירות הבאות. אבל מתחיל מפאתי ראש העין דרך פתח תקווה, גבעת שמואל, לתוך רמת גן. אגב, בני ברק לא הסכימה שהקו יעבור בתחומה בגלל העבודות בשבת וכרגע הקו מתוכנן לאגף את בני ברק מדרום. הוא כן יכנס אלינו בשלום, קינג ג'ורג', ציר שלבים, ויגמור את מסלולו בתחנת רכבת וולפסון. והקו השלישי, קו היקפי, מאזור הרצליה דרך עתידים, קריית אריה וכל האזור של אור יהודה, מרכז חולון עד בת ים.

זו מערכת שאם היא תיבנה, כשהיא תיבנה, היא תשנה את המציאות של מטרופולין תל-אביב מבחינת ניידות, אפשר יהיה להגיע מכל הקצוות למרכז העיר במהירויות של חצי שעה- 20 דקות. כמובן פרויקט מאוד מאוד שאפתני. מדובר על 150 מיליארד שח', למדינה בכלל אין כרגע מקורות תקציביים אבל זה התכנית. ובואו נגיד, התכנית מתקדמת לפחות ברמה המתארית בקצב משיביע רצון. חברת נת"ע מקדמת את הפרויקט.

יש לנו בתל-אביב 22 תחנות, הפרויקט הוא מאוד ריכוזי, כלומר הוא מסתכל על מרכז הכובד של תל-אביב, מרשת אותה ב-22 תחנות תת קרקעיות, כל תחנה כזאת, בין אם זה תחנת ככר מגן דוד או תחנת הבימה או לא משנה איפה שתסתכלו, תחשבו על תהליך העבודה של תחנה, זה פתיחה

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 15 -

של תחנה בדומה לתחנת יהודית, או תחנת רכבת שאול המלך. זה משך של כמה שנים טובות של חפירות ועבודות אבל בסוף הדרך תהיה לנו פה מערכת מטר. הפרויקט השני שמקודם ואתם מכירים אותו יותר, הוא יותר רלבנטי לנו כרגע- זה פרויקט הרכבת הקלה. פרויקט שנהגה בשנות ה-60, 70, כבוד ראש העיר מכיר את זה עוד מגלגוליו הקודמים, אבל פרויקט באמת היסטורי שסוף כל סוף התממש. הקו האדום בביצוע, קו שמתחיל מתחנת רכבת פתח תקווה, דרך ז'בוטינסקי, בני ברק, רמת גן, נכנס לתל-אביב בארלוזורוב, מנחם בגין, עזריאלי, השלום, ציר המסילה, ואז יורד דרך שדרות ירושלים ביפו לכיוון בת ים. הפרויקט הזה בינתיים עושה רושם שעומד בלוחות זמנים, ואם הכל יעמוד על כנו אנחנו איפה-שהוא בטווח של שנתיים מהיום אמורים לקבל רכבת קלה שחלקה תתקרקע וחלקה עילי, שתיסע לנו בתוואי הזה. גם אם יהיה אחר של חצי שנה-שנה לכאן או לכאן, שה"כ הפרויקט הזה נמצא בביצוע מאוד אינטנסיבי. אנחנו חווים אותו בצורה עוצמתית בשד' ירושלים. אבל זה הקו הראשון, קו אדום. הקו השני הוא הקו הסגול, קו יותר תל-אביבי, מתחיל באזור ארלוזורוב, בן יהודה, אלנבי, לוינסקי, ההגנה, כפר שלם, ואז הוא יוצא לכיוון אלוף שדה ורמת גן, מתפצל לזרוע אחת לכיוון קריית אונו, אוניברסיטת בר אילן, וזרוע שנייה לאור יהודה. בקו הזה התחילו עבודות תשתית, אנחנו רואים אותן בארלוזורוב, בעוד 3-4 חודשים נראה אותן בבן יהודה, בעוד שנה- לפי לוחות הזמנים של נת"ע, ואפילו פחות משנה הם יגיעו לאלנבי וימשיכו מזרחה. והקו השלישי-קו ירוק, מתחיל מהרצליה ומעתידים, בשתי זרועות, דרך האוניברסיטה, אבן גבירול העתידי, נכנס בנורדאו לתת הקרקע, על אבן גבירול, ויוצא בלוינסקי-בגינת לוינסקי החוצה, וממשיך דרך הר ציון לכיוון בן צבי ומתפצל בחולון. המערכת הזאת היא מערכת שתהיה מוכנה כנראה איפה שהוא ב-2026, זאת אומרת יש לנו בערך 6 שנים עד שתהיה לנו מערכת הסעת המונים. צריך להבין שזו מערכת הסעת המונים LIGHT, במובן זה שהיא לא נורא מהירה, זאת אומרת להגיע לצורך העניין מאור יהודה לבן יהודה זה ייקח עדיין 1/2 שעה- 40 דקות, זה לא שהמערכת הזאת רצה מאוד מהר, יש הרבה מאוד תחנות לאורך הדרך. הרכבת הקלה מגיעה ל-50 קמ"ש לשעה בשיא, אבל היא עוצרת כל פחות מק"מ. אז זה לא שהיא מייצרת איזושהי מציאות חדשה מבחינת הנגישות, היא כן מפנה את חתך הרחוב, מורידה הרבה מאוד אוטובוסים, מייצרת מרחב ציבורי מאוד נעים. כלומר, אם נסתכל על חלק גדול מהאזורים אצלנו, בין אם זה שד' ירושלים, ארלוזורוב- זה הופך להיות סוג של מדרחוב, או רחוב מנוהל תנועה כמו שאנחנו קוראים לזה, וזה ישנה את פני העיר לפחות ברמה האורבנית-באופן מאוד מאוד דרמטי.

גב' ברנד-פרנק:

היא מורידה אוטובוסים?

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 16 -

מרא. כהן:

יש לה סה"כ ספיקה לא רעה, היא נותנת פתרון תחבורתי לא רע, זה לא החלום לייצר פה מציאות תחבורתית מושלמת עם המערכת הזאת. לכם גם המדינה הגיבה עם המערכת של המטרו, כי היא הבינה שהמערכת הזאת מוגבלת- גם בגיאוגרפיה שלה, גם בספיקה וגם במהירות. הפרויקט הזה בביצוע, אתם מכירים את העבודות. אתם רואים כאן על גבי השקף את התחנות שיש לנו במרכז העיר. פרויקט שהוא ברובו תל-אביב, הרבה מאוד תחנות באזור מרכז תל-אביב. אתם רואים את הקווים באזור של התחנה המרכזית, ככר המושבות. זה פרויקט שכמו שאמרנו, בעוד 6 שנים נוכל ליהנות מכולו, אני מקווה שבתוך שנתיים-שלוש הקו הראשון יתחיל לפעול.

פרויקט נוסף- מאוד שאפתני, מאוד מורכב, זה פרויקט הנתיבים המהירים. חברת "נתיבי איילון" הפעם מקדמת, וכבר יצאה לביצוע של פרויקט שעתידי לחבר ב-130 ק"מ של נתיבים מהירים, דוגמת הנתיב שנכנס לתל-אביב משפירים. תהיה לנו מערכת כזאת ממחלף נתניה בשני נתיבים לכל כיוון. חניון חנה וסע ענק של 7,000 כלי רכב, 7,000 כלי רכב זה פי 3 ממה שיש לנו היום בשפירים, באזור שפיים, נתיבים מהירים על האיילון עד ראשון לציון, ועוד זרוע אחת לכיוון מחלף קסם. זה פרויקט מורכב, יש 4 מיליארד שח' תקציב, חלקו תקציב זכיינים, אבל סה"כ סך העלות של הפרויקט 4 מיליארד שח'.

ביצוע בתוך נתיבי איילון, הסטת נתיבים, אנחנו כבר מתחילים לחוות את העבודות, אבל הם יכנסו ביתר שאת בשנה הבאה. הרבה מאוד רמפות ודחיקות של מובלי מים. פרויקט מאוד מורכב שבאמת התחיל הביצוע שלו, כשהוא ייגמר יהיו לנו פה נתיבי תחבורה ציבורית לאורך כל הצירים האלה, ואם תהיה קיבולת עודפת- מי שיש לו כסף יוכל לשלם ולהגיע יותר מהר. והפרויקט הרביעי, גם הוא מאוד מורכב הנדסית אבל מאוד מאוד חשוב- להרחיב את הקיבולת של רכבת ישראל בציר האיילון. היום נתיבי איילון זה בעצם השדרה המרכזית שכל רשת המסילות הארצית עוברת דרכה. נכון שמקודמת מסילה מזרחית ואיפה שהוא בשנת 2030 היא תהיה מוכנה, אבל מבחינת הנוסעים המסילה המזרחית היא לא רלבנטית, המסילה המזרחית בעיקר רלבנטית למטענים, היא תפנה את האיילון ממטענים.

מסילת האיילון הולכת להיות מורחבת מ-3 מסילות היום ל-4 מסילת ב-2026, ול-5 ו-6 מסילות ב-2030 וקצת. המסילות החמישית והשישית יהיו מתחת, במפלס אחד תחתון, מסילות מהירות, 240 קמ"ש, מחיפה לבאר שבע, לירושלים, חזון אחרית הימים.

אז תדמינו את זה ביחד עם המטרו וביחד עם הרכבת הקלה וביחד עם הנתיבים המהירים, מערכות הסעת המונים במטרופולין תל-אביב איפה שהוא בעוד 15 שנה, בשאיפה, יהיו ברמה באמת בינלאומית, עם הרבה מאוד שירות שמתחבר ומחובר. מרכז השלום למשל הולך להיות פה באמת רב תחבורתי, גם 6 מסילות רכבת, גם רכבת קלה, גם שני קווי מטרו, תחשבו על כמה פרויקטים תחבורתיים יש לנו באותו תא שטח של מרחב השלום ותבינו שהמציאות מאוד מאוד מורכבת, אבל בסוף אולי ניראה כמו אירופה או כמו אחת הערים המתקדמות באירופה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 17 -

זאת המהפכה שמשרד התחבורה מייחל לנו, אנחנו מברכים על המהפכה, אנחנו מברכים על ההשקעה הניכרת בתשתיות, אבל ברור לנו שמה שנראה בשנים הקרובות זה הרבה מעולם התוכן הזה של עפר וסגירות ועבודות וחסימות, ואין סוף סנכרון בין פרויקטים, ולצערנו משרד התחבורה לא מצטיין בסנכרון בין הפרויקטים. זאת אומרת, כשאתה יושב עם חברת "נתיבי איילון" ומדבר אתם על א', אחרי זה אתה הולך לנת"ע, ואתה מבין שהם מתכוונים למשהו שני לגמרי. גם בתוך החברות בעצמן, בתוך נתיבי איילון יש חטיבה שמקדמת את הנתיבים המהירים וחטיבה שמקדמת פרויקטים אחרים, וגם בתוך החברות עצמן לא תמיד הסנכרון מלא. אז חובת ההוכחה של הסנכרון היא יותר עלינו, וזה תהליך כמובן מורכב, שמינהל בת"ש כמובן מאוד מעורב ומוביל אותו.

זאת מהפכת התשתיות.

ובינתיים, עד שכל זה יהיה, על הדרך יש לנו מהפכה שקורית הרבה יותר מהר ומזנבת מאחורינו וזו מהפכת הטכנולוגיות.

שלוש מהפכות קורות במקביל, ואנחנו מניחים שיתממשו לפני כל התשתיות שפרטתי. התחבורה הופכת להיות יותר ויותר שיתופית. כרגע יש לנו כל מיני פיילוטס אבל ברור לנו שיש לנו פוטנציאל לא מנוצל בנושא של תחבורה שיתופית, גם נסיעה משותפת וגם כלים שיתופיים. התחבורה החשמלית היא מציאות שאנחנו הולכים אליה. יותר ויותר חברות פרטיות נכנסות לעולם תוכן של רכב חשמלי, ותחבורה אוטונומית בקרוב תגיע גם אלינו.

נתחיל מהתחבורה השיתופית: יש לנו כבר כמה מיזמים עירוניים. משרד התחבורה מתחיל עם כל מיני פרויקטים דוגמת ה-BUBBEL שבאמת מנסה לייצר שיתוף בנסיעות. בסוף ברור לנו שאם נצליח במשימה הזאת- התועלת הכלכלית והתועלת התחבורתית היא מיטבית. בסוף, אם ניסע ביחד ברכבים ייפתרו הרבה מאוד בעיות ופקקים וייפתר הצורך לפתח תשתיות. הבעיה היא שאנשים לא אוהבים לנסוע ביחד, וקשה לשכנע אנשים לשתף נסיעות, אבל זו משימה שאנחנו מנסים להתמודד אתה, הרבה מאוד משרד התחבורה, קצת ברמה העירונית.

המהפכה החשמלית היא יותר רלבנטית, כי אנחנו מעריכים שבשנה הקרובה, בשנתיים הקרובות הסקטור הפרטי יתחיל וינחית לנו על רחובות העיר הרבה יותר רכבים חשמליים. התועלת היא בסוף תועלת אנרגטית ותועלת כלכלית למשתמש. אנחנו כבר עכשיו מזהים יותר ויותר חברות בינלאומיות וספקי רכב עם דגמים חדשים של רכבים חשמליים.

בנוסף, משרד התחבורה הגדיר והחליט שהוא רוצה להפוך את כל האוטובוסים לחשמליים בטווח של 10 שנים או אפילו פחות, והוא דיבר על יעד של 60% ב-2025, מה שמחייב אותנו לסייע בחשמול של כל המסופים של האוטובוסים, מהלך שהוא חשוב לנו גם ברמה הסביבתית, גם ברמה ההצהרתית וגם ברמה של התועלת הכלכלית של התחבורה הציבורית.

והמהלך האחרון, שמשלב את שניהם, זה הרכב האוטונומי. זה נראה לנו עתיד רחוק, אבל גם מובילאיי עם חברת "אינטל" העולמית, וגם ייאנדס- שזה ענק רוסי שעושה הרבה מאוד פעילות

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 18 -

בתחום הזה נמצאים פה כרגע ב-PILOT. הם נוסעים בעיר, מסתובבים, יש להם רישיון ממשרד התחבורה למפות את העיר ברמה של מצאי תשתיות. לפי תכנית העבודה שלהם בטווח של שנתיים מהיום הם רוצים להתחיל לנוע פה בצורה אוטונומית, עם אישורים כאלה ואחרים של הרגולטור שהם יקבלו מהמדינה. וגם אם נהיה סקפטיים ונגיד שייקח לזה 10 שנים, אני מבטיח לכם שזה יהיה רלבנטי הרבה לפני המטרו שציינתי קודם, ואולי אפילו לפני חלק מהקווים של הרכבת הקלה. תדמינו מה זה העיר תל-אביב יפו במציאות של רכב אוטונומי. עולם אחר מבחינת הצורך בחנייה, מבחינת חתך הרחוב, מבחינת מהירות הנסיעה, מבחינת כל ההתנהלות של המרחב שלנו ושל הכבישים שלנו, וצריך לתכנן את זה עכשיו. כלומר, כאשר היום מדברים על תקן חנייה וכשמדברים על חתך הרחוב העתידי- צריך להסתכל גם על מציאות שנהיה עם רכב אוטונומי, כי גם אם זה לא יגיע בטווח של 5 שנים, ברור לנו שבתוך 10-15 שנה זו תהיה המציאות.

גב' ברנד פרנק:

למה לא 5 שנים? זה כבר קורה.

מר א. כהן:

חמש שנים, בסדר. אני אומר-החשיבה צריכה להיעשות.

גב' להבי:

רכב אוטונומי לא חונה? הוא רק נוסע כל הזמן?

מר א. כהן:

גם רכב אוטונומי חונה.

גב' להבי:

הוא אפילו חונה עם חשמל.

גב' ברנד פרנק:

אבל זו מציאות קרובה.

מר א. כהן:

הנושא מאוד פתוח כרגע, יש נתונים מהעולם. שאלנו לאחרונה את משרד התחבורה האם הוא התחיל לעשות תהליך של רגולציה לרכב האוטונומי, ולקח לו זמן, כלומר יש קולות של –עוד לא.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 19 -

ואנחנו כעירייה נצטרך כנראה להרים את הדגל גם בנושא הזה ולייצר לפחות תפיסה תפעולית לרכב האוטונומי, לכשיגיע.

יש לנו עוד הרבה מיזמים. השכבות האלה של רכב חשמלי, אוטונומי ושיתופי זה מהפכות גדולות שיקרו ויקרו ביחד, על הדרך יש לנו כל מיני דברים שקורים כבר עכשיו. נושא המידע- זמן אמת השתפר מאוד בשנים האחרונות, היום כל ילד יכול לפתוח אפליקציה וכל המידע נמצא, זה באמת מהפכה ביחס למה שהיה לפני כמה שנים בתחבורה הציבורית. עכשיו אנחנו משלבים בתוך המערכות האלה את אמצעי התחבורה האחרים, ויהיה לנו באמת את כל המידע זמין למשתמש בתוך מכשיר כף היד.

ניהול התנועה עובר מהפכה. אגף תנועה מייצר הרבה מאוד יוזמות ופילוסופים לנהל את התנועה בצורה יותר חכמה, לנהל את הרמזורים-שיתנו קדימות להולכי רגל, לתחבורה הציבורית. כל דבר כזה דורש עבודה מול משרד התחבורה כדי לייצר את אותו מנגנון שיאפשר שינוי בניהול התנועה. וגם לגבי האכיפה, אנחנו כרגע נמצאים בכמה פילוסופים, בכמה מחשבות ליישם טכנולוגיות נוספות של אכיפה, מעבר למצלמות ולכל מה שכבר מיושם.

הרמה הטכנולוגית, כמו בכל דבר, כנראה תקדים בהרבה את התשתית, כי יש בסוף סקטור פרטי שמאוד מעוניין, ואנחנו מדינה שיודעת לייצר טכנולוגיות.

כך או כך, החל מהשנה הבאה אנחנו נמצאים במציאות של הרבה מאוד עבודות שניתכות עלינו מכל מיני כיוונים, והמשימה שכרגע עומדת על הפרק ואנחנו עושים מאמץ ביחד- היא לסנכרן את העבודות, לעשות רגע סדר, להגיד לנת"ע, נת"א השנייה, למדינה, זו הקיבולת שלנו כעיר ומה אנחנו יכולים להכיל מבחינת העבודות, כדי שהדברים יהיו מסונכרנים, וכל האמצעים המשלימים בזמן העבודות יהיו זמינים לנו.

כמה הדמיות ממה שהמדינה מצפה שיקרה פה בשנים הקרובות, זה משהו שאנחנו בדיאלוג עם מנכ"ל העירייה וראש העירייה כדי לראות איך אנחנו משלבים את הדברים.

אבל כפי שמוצג כאן על גבי השקף נראים לנו ארלוזורוב, אבן גבירול, בן יהודה היום מבחינת נתיבים: לבן זה נתיבים של רכב רגיל, צהוב זה נתיבי תחבורה ציבורית. זה מצאי הנתיבים היום. בשנה הבאה מצאי הנתיבים יצמצם לנו לתצורה שמוצגת כאן בשקף, שוב- לפי תכנית העבודה של נת"ע. ירד לנו נתיב פה, ירד לנו נתיב פה, ירדו לנו שני נתיבים פה. עוד שנתיים, כנראה לפני כי מדברים שכבר ב-2021 יצטרכו לעשות סגירות, יהיו לנו קטעים מסוימים שיסגרו. הקטע שאני מצביע עליו יהיה סגור לגמרי. אבן גבירול יישאר בתצורה-כנראה של שני נתיבים, לא בטוח. בן יהודה יורד לתצורה של נתיב בודד בכלל, באופן כללי. זו המציאות באזור הזה. באזור אלנבי המציאות הרבה יותר מורכבת. אלנבי הוא ציר תחבורה ציבורית- שני נתיבים לכל כיוון היום. בשנה הבאה במקרה הטוב יישאר לנו נתיב לכל כיוון. שוב, על פי תכנית העבודה של נת"ע- כשנכנסים פה לאינפרה 1 הם משאירים לנו אחד או שניים, והתחבורה הציבורית מוסטת להרבה צירים אחרים. איפה שהוא שנה שנתיים אחרי זה המציאות תהיה פחות או יותר אולי נתיב למשך כמה שנים. המציאות הזאת היא מציאות של 3-4 שנים. בשדרות ירושלים נכנסו לסגירה כאשר

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 20 -

ידענו שאנחנו נמצאים בשלבים די מתקדמים של העבודות, וידענו שזה שנתיים וחצי של סגירה. פה מדובר, על פי המדינה לפחות, על 4 שנים שרחוב אלנבי יהיה כמעט סגור. הר ציון לוינסקי, אני מציג כאן שקף של מצאי הנתיבים היום, זה הר ציון, זה לוינסקי, סלומון. בשנה הבאה זה ייראה כך. נסגר לנו אזור גינת לוינסקי בגלל העבודות, פה יכניסו את הפתרון של הרכבת הקלה. שנה אחרי זה ושנתיים אחרי זה זה ייראה כפי שמוצג כאן על גבי השקף. אתם רואים שהתחבורה משנה את תפקודה. מי שנפגע הכי הרבה זה התחבורה הציבורית כי הרכבת הקלה נבנית על צירים של תחבורה ציבורית, וכשאלנבי נסגר או כמעט נסגר - אנחנו מבינים שאנחנו מקבלים גלי הדף של תחבורה ציבורית שהולכים לרוטשילד והולכים לקינג ג'ורג' והולכים לכל מיני צירים חלופיים שאנחנו מחפשים בהם פתרונות. ההנחיה של ראש העיר והמנכ"ל כרגע היא לנסות לעשות תכנית מדורגת, לראות איך הדברים האלה לא נוחתים בבת אחת אלא יש בהם איזושהי מידתיות. זה לא קל, כי המדינה רוצה לבצע את כל הפרויקטים בבת אחת ונראה איך נתמודד עם זה. אם אתם חושבים שבנתיבי איילון יש קיבולת עודפת - א. אין. אתם חווים את זה כאשר אתם עומדים בפקקים בנתיבי איילון. החל משנה הבאה או למעשה החל מעכשיו וביתר שאת בשנה הבאה עוד ירד נתיב בחלק מהקטעים, וגם שם תהינה עבודות תשתית ומצבי סגירה שילוו אותנו ב-5 השנים הקרובות.

עשינו ניתוח מה קורה מבחינת הכניסות לעיר בקיבולת של הרכב הפרטי, אנחנו מדברים על ירידה של 21% מהתנועה פנימה לתוך העיר מהכניסות לעיר. המציאות בתוך העיר פחות או יותר דומה, סדר גודל דומה. כמו שאתם רואים - דרום העיר חוטף יותר מהצפון. זה לא בשורה לתושבי הדרום אבל הבשורה היא שבסוף התשתיות של התחבורה הציבורית ומערכות הסעת ההמונים מהדרום יהיו הרבה יותר מפותחות מאשר בצפון, בצפון יש לנו קו רכבת קלה, בדרום יש לנו 3 קווי רכבת קלה, אז קשה עכשיו - קל אחר כך.

המפה הזאת נועדה לעורר את המדינה לפתח לפחות נת"צים, נתיבי תחבורה ציבוריים בכניסות לעיר - כי לא יהיה מקום לכל הרכב הפרטי. הם עושים קולות של זזים אבל להערכתנו אין עוד הצלחות בשטח של ביצוע של נתיבי תחבורה ציבורית בכביש 5, ב-4, בכל הצירים שאנחנו רוצים שתהיה תחבורה ציבורית לכיוון העיר.

אנחנו יודעים שהעתיד ייראה חלום, בינתיים אנחנו צריכים להתמודד עם המציאות והיא לא פשוטה, ואנחנו צריכים: א. כמובן להבין עם עצמנו איך אנחנו מנהלים את כל האירוע ולתקשר את זה מול המדינה. ואחרי זה או במקביל - לבוא לציבור ולספר לו את כל הסיפור הזה, ולצפות ממנו בסופו של דבר: 1. שיכיל את העבודות, אבל לא פחות מכך שישנה או יעזור לנו ביחד לשנות

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 21 -

את הרגלי הנסיעה. כי יש לנו בסופו של דבר הזדמנות, בגלל כל העבודות, לייצר פה שינויים בהרגלי הנסיעה וזה מה שאני עומד להציג לכם.

אנחנו בעצם מבינים שהסיפור של דרמות תחבורתיות הוא לא סיפור שמיוחד רק לנו. אמסטרדם בשנות ה-70 נראתה פחות או יותר כך, אלה תמונות שדלינו מהאינטרנט. זה רחוב שאני לא זוכר איך קוראים לו אבל הוא רחוב הרצל האמסטרדמי, הוא מזכיר לנו במשהו את הרצל שלנו. הרכב הפרטי שלט, אמנם פה ושם יש אופניים אבל בסוף הרחובות נראו מאוד דומים לאיך שהם נראים היום אצלנו, אתה רואה רק מכוניות יותר חדשות. התושבים מחו, אמרו – ENOUGH IS ENOUGH, אנחנו רוצים לעשות שינוי, והמציאות באמסטרדם השתנתה. אני לא מכיר את הקצב אבל היום את המציאות באמסטרדם אתם מכירים. זו מציאות שהיא החלום הרטוב של כל מתכנן ערים, רוב הנסיעות מבוצעות באמצעים ברי קיימא, הרכב הפרטי תופס נתח די קטן מהתחבורה העירונית, ואותם הרחובות שנראו פעם ככה נראים היום כפי שמוצג כאן על גבי השקף. בסוף הרכב הפרטי לא נעלם, הוא פשוט מאוד מאוד מוגבל באזור. רכבים פרטיים יכולים לנסוע בנתיב הזה, אבל כמו שאתם רואים אין להם הרבה מה לחפש פה, המסחר מבוסס על אופניים והליכה ברגל, והשינוי הזה כמובן שינה את כל העיר.

אנחנו מבינים שהמשבר שהולך לפקוד אותנו, המציאות המורכבת שהולכת לפקוד אותנו- היא הזדמנות באמת לעשות את אותם שינויים בתל-אביב, והסיפור הוא באמת הסיפור של זכות הדרך. בסופו של דבר, כשיש לנו נתיב בודד באלנבי או שני נתיבים לכל כיוון באבן גבירול-השאלה היא איך אפשר להעביר ספיקה מכסימלית של אנשים, לייצר את התנועה המכסימלית של אנשים על אותו נתיב.

התמונה הזאת שאני מציג כרגע משקפת בצורה מיטבית-איך זכות הדרך מנוצלת באופן אופטימלי, עם תחבורה ציבורית יעילה, עם אופיים ועם רכב פרטי. וגם אם התמונה הזאת קצת מוגזמת כי אין 50 איש באוטובוס אלא רק 30 אנשים באוטובוס, עדיין כמובן אתם מבינים שזכות הדרך מנוצלת בצורה מיטבית כאשר משתמשים באמצעים ברי קיימא. וזה כל הרציונל, בסוף-בזכות דרך נתונה יותר טוב את המקום שיש לטובת הסעה של כמה שיותר אנשים.

המציאות היום בתל-אביב היא בערך כזאת: ראשית, 20% מהשטח העירוני שלנו, 52 קמ"ר של העיר שלנו מנוצל לצרכי תחבורה. זה לא כולל את קומות החנייה בבנייני המשרדים, אבל השטח, ה-SURFACE כרגע, אנחנו מדברים על סדר גודל של קצת יותר מ-10 קמ"ר לתחבורה. 70% רכב פרטי, לא מעט על מדרכות, אבל הנתון הזה קצת מתעתע כי המדרכות כוללות בתוכן הרבה מאוד אלמנטים וריהוט ועמודי חשמל, אנחנו יודעים שיש לנו הרבה הרבה תשתית על המדרכות. אופניים ותחבורה ציבורית זוכים לפלח מאוד מצומצם. נכון שגם תחבורה ציבורית וגם אופניים יודעים לנסוע על הכבישים הרגילים, ולצערנו את האופניים אנחנו רואים גם על המדרכות, אבל מבחינת המקום שהקצינו להם בחתך הרחוב-הוא עדיין רחוק מלהשביע. והנושא הזה של דמוקרטיזציה ושוויון של זכות הדרך מחייב אותנו כמובן להרחיב את הפלחים האלה על חשבון הפלח של הרכב הפרטי, כדי לייצר את השינוי בהרגלי הנסיעה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 22 -

מה שמוצג כאן על גבי השקף זה משהו שאתם מכירים, ראש העיר מדבר על זה הרבה שנים, ואנחנו מעריכים שבקדנציה הזאת עוד יש לנו הזדמנות לכוון את השינויים, באמת לייצר היפוך פירמידה- שבו הולך הרגל נמצא למעלה, האופניים על גווניהם השונים נמצאים איפה שהוא במקום טוב למעלה, התחבורה הציבורית, ולמטה הרכב הפרטי. הפירמידה הזאת היא לא רק סדר עדיפויות אלא היא גם רוחב. אנחנו מעריכים שהרכב הפרטי יישאר ויישאר במסות. זה לא שהרכב הפרטי ייעלם מהעיר, אבל אם היום הרכב הפרטי הוא 2/3 מהנסיעות בעיר אנחנו רוצים לצמצם אותו באופן משמעותי יותר, כך שסה"כ יהיו פחות נסיעות ברכב הפרטי על חשבון האמצעים האחרים.

אז כולם מבינים למה בעצם צריך להפוך את הפירמידה, זה סיפורים שראש העיר מספר אותם הרבה שנים. מדובר על תועלות כלכליות, בטיחותיות, קהילתיות, סביבתיות, כל הערכים האלה של איכות חיים שאנחנו רוצים להביא לעיר שלנו הם מהלכים שצריך לעשות אותם. במקומות שיישמנו את זה, אתמול בלילה הסתובבתי בשוק הפשפשים, מדרחוב אחד גדול, חגיגה, פשוט המקום הזה נראה חגיגה, על כל העבודות של שדי ירושלים וכל המורכבויות שיש שם מבחינה תנועתית, האזור עצמו פורח והוא מגשים את הערכים שאנחנו מדברים עליהם- שהולך הרגל נמצא בראש הפירמידה.

קצת מספרים שיהיו לנו ברקע: מבחינת סה"כ הנסיעות בעיר שלנו, התמונה הזאת מייצגת את סה"כ הנסיעות שיש בתל-אביב יפו ביממה, 2.3 מיליון נסיעות- זו העוגה השלמה. 2/3 בערך מבוצעים באמצעים לא ברי קיימא- רכב פרטי, מונית ואופנוע, אלה המספרים. אתם רואים כאן את שאר האמצעים ברי קיימא- אופניים, הליכה ברגל, אוטובוסים. זו החלוקה היום, זה כולל נסיעות מבחוץ וגם נסיעות פנים תל-אביביות. כאשר מסתכלים על הפילוח בתוך העיר עצמה של נסיעות תל-אביביות, המספרים הם אחרים לגמרי. כמעט חצי מהנסיעות הפנים תל-אביביות מבוצעות באמצעים ברי קיימא. יש לנו עדיין 350,000 נסיעות רכב, 50,000 נסיעות אופנועים וכיו"ב. הנתונים הם נתונים מסקר הרגלי נסיעה שביצעה חברת "נתיבי איילון" לפני שנה וחצי, על בסיס משתמשים מאוד רחב, עם GPS, וסה"כ יש לנו מידת אמינות די טובה בנתונים. ברור שתמונת המצב בתל-אביב סה"כ הרבה יותר סבירה, ועדיין יש לנו הרבה מאוד רכבים שמסתובבים בעיר, הרבה יותר משאר האמצעים האחרים.

הכניסות לעיר, סדר גודל של 650,000 איש נכנסים כל יום לתל-אביב יפו, 350,000 רכבים, ואתם רואים כאן את הפילוח של האמצעים האחרים. סה"כ 30% באמצעים ברי קיימא אבל הרוב המכריע ברכב ושאר האמצעים.

כאשר מסתכלים על סה"כ הנסיעות בתל-אביב יפו של תושבי תל-אביב יפו, על המצב הקיים, העוגה נראית פחות או יותר כזאת: 53% מהאנשים בתל אביב יפו מבצעים את הנסיעות ברכב פרטי, ואני מציג כאן את החלוקה גם לאמצעים האחרים. אני מזכיר לכם שתל-אביב יפו, כפי שאתם יודעים, זה לא מקום הומוגני. בצפון נתח הרכב הפרטי הרבה יותר גבוה, בדרום או במרכז,

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 23 -

בלב העיר מדובר על שיעורים של 20% באופניים, אבל הממוצע הכלל עירוני הוא סדר גודל של 10% מהנסיעות מבוצעות באופניים וכלים זעירים.

הגדרנו יעד, זה עוד לא יעד מבושל שנדע להגיד לכם שתכניות העבודה מתכנסות אליו, אבל הגדרנו יעד- לצמצם כמובן את המקום של הרכב הפרטי, אם כי הוא עדיין נתח מאוד משמעותי, לטובת תחבורה ציבורית, אופניים והליכה ברגל. הפלח של הליכה ברגל לא גדל, ואנחנו צריכים לבדוק האם אנחנו לא יכולים להגדיל את המספרים האלה, משהו שנעשה תוך כדי תנועה, אבל גם תמונת מצב כזאת מייצרת מציאות של 40,000 נסיעות רכב פחות בתל-אביב ביחס למצב כיום. אם נסתכל על שיעורי הפיצול ונסתכל על 2025, אנחנו מדברים על ירידה של 170,000 נסיעות רכב ביום. זה מספרים פנטסטיים, ואם נגיע ליעדים האלה אתם צריכים להבין מה המשמעות מבחינה אורבנית, הרבה מאוד תוספת של נסיעות בתחבורה ציבורית ואופניים, מספרים באמת דרמטיים, ואם נתחייב ליעדים האלה אני חושב שהעיר תיראה אחרת לגמרי.

איך מגיעים לתמונת המצב הזאת או איך מנסים לפחות לכוון לתמונת המצב הזאת? דבר ראשון, כמו שראש העיר אומר, הולך הרגל הוא המלך, יש לו מקום של כבוד במרחב הציבורי, המדרכה נועדה בשבילו ורק בשבילו, וכדי שזה יקרה אנחנו מבצעים הרבה מאוד מהלכים. רובי מוביל ביחד עם יאיר-הרבה מאוד מהלכים של ניקוי המדרכות ופינוי המדרכות ויצירת סדר על ידי כל הנושא הזה של הפיקוח, כדי שלאנשים תהיה וודאות איפה אסור לחנות את הרכב ואיפה מותר.

אנחנו גם מדברים על הרחבה של מדרכות. אגף תנועה ומינהל בת"ש מייצר בכל המקומות שיש הזדמנויות, הרבה ליד בתי ספר, הרחבה של אוזניים כדי שמעברי החצייה יהיו יותר מצומצמים. הרבה פעמים יש לנו נתיבים מאוד רחבים, ואז מרחיבים את המדרכות כדי שהמדרכה תהיה יותר רחבה והנוחות של הולכי הרגל על המדרכה תהיה גדולה יותר. אלה מהלכים שקורים לאט לאט, הם לא קורים בין לילה. אנחנו כן מדברים על שיפור מעבר הולכי הרגל בצמתים. יש לנו הרבה מאוד צמתים עמוסים עם הרבה מאוד קונפליקטים, בסוף הסוגיה היא סוגיה של מדיניות נטו. אם הולך הרגל במרכז – אנחנו רוצים לראות פחות מהתמונות שסוג זו שמוצגת כאן על גבי השקף, ויותר מהתמונות שאני מציג כרגע. זה מעבר חציה באלנבי, שאגב, גם פה זמן החציה בירוק הוא 9 שניות והארכנו אותו עכשיו ל-15 שניות, אבל תמיד אפשר להסתכל עוד ועוד ולראות איך הולך הרגל פה מקבל עדיפות.

המהלכים האלה לא פשוטים. כל שנייה שמשפרים להולך הרגל- הרכב הפרטי נפגע והתחבורה הציבורית נפגעת וצריך להבין איך זה גוזר אחרנית, אבל בסופו של דבר המדיניות ברורה, ומחפשים מקומות בהם אפשר לשפר את המעבר בצמתים להולך הרגל. מדרחובים זה מהלך שאנחנו מתניעים. התחלנו בזה ב-PILOT קטן בשינקין בימי שיש. בקרוב נפתח את לוינסקי כמדרחוב ונייצר שם איזה שינוי גם בחתך הרחוב וגם בהזדמנויות שהרחוב הזה מביא לתושבי השכונה. להערכתנו זו שעת כושר לייצר בכל זאת לא מעט מרחבים של מדרחובים, שעת הכושר הזאת הולכת ונסגרת ככל שנוצרות תכניות פיתוח ובינוי שמייצרות חניות בתוך

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 24 -

הבתים, ואז שכונה כמו כרם התימנים או שוק לוינסקי או נווה צדק, הן שכונות שיהיה לנו קשה לייצר שם מרחב של מדרחובים בטווח של 10 שנים.

גב' להבי:

כרם התימנים היא לא שכונת מסחר, היא שכונת מגורים. יש כמה רחובות של מסחר, השאר זה שכונת מגורים.

מר א. כהן:

כרגע אנחנו בתהליך של מיפוי-איזה מקומות ואיזה מירקמים חשוב לנו לשמור כמירקמים מוטי הליכה ברגל, זה לא אומר שמחר בבוקר נהפוך את כל פלורנטין למדרחוב, אבל חשוב שתהיה לנו תכנית שעוד 5 ו-10 שנים, כאשר השכונה תבשיל ומערכות התחבורה מסביב יהיו מספיק טובות, נוכל לייצר שם מרכזים בדומה למה שנמצאים ברוב הערים באירופה, שמרכז העיר סה"כ מוטה או בלעדי להולכי רגל.

אלה מהלכים מורכבים שאנחנו מקדמים.

עדיפות לכלי רכב זעירים. דבר אסטרטגי שהתחלנו לעשות ביחד עם מינהל בת"ש ומינהל הנדסה, זה לקדם תכנית שכרגע השם הזמני שלה הוא "עיר אופניים", כאשר המטרה שלנו להביא באמת תכנית משולבת של כל האמצעים שאנחנו יודעים להביא - כדי שכמות משתמשי האופניים תגדל.

מדובר על הרבה מאוד תשתיות, אבל גם שינוי ברגולציה, גם קישוריות, גם נושא של חינוך, וקמפיין, והסברה ואכיפה וטכנולוגיות וחניה וכל מיני אמצעים משלימים. כרגע התכנית נבנית, אנחנו נציג אותה כנראה בפורום הזה כמה פעמים-ככל שהיא תהיה יותר ויותר בשלה. אנחנו הולכים לתהליך של שיתוף ציבור במקביל, כדי שהתכנית הזאת תיבנה עם הציבור. המטרה שלנו היא שתוך פחות משנה תהיה תכנית שתאמצו ונוכל באמת לפתח את מערך האופניים, בד בבד עם שמירה על הולכי הרגל ושאר משתמשי הדרך.

בינתיים, וגם אחרי זה, וביתר שאת אחרי זה, מינהל בת"ש אמון על פיתוח כל שבילי האופניים בעיר. קצב העבודה הולך ומתגבר. יש לנו כרגע בביצוע כמה ק"מ?

גב' הרשקו:

10 ק"מ.

מר א. כהן:

10 ק"מ של שבילי אופניים כרגע בביצוע. ברור שככל שנכנסים לביצוע יותר אינטנסיבי והקצבים הם יותר גבוהים, הציבור פחות אתנו, ולכן התכנית האסטרטגית נועדה גם לייצר איזה שילוב עבודה עם הציבור. היום היינו בדיון מאוד מעניין על שיתוף ציבור סביב כל נושא האופניים, כי לכאורה זה מהלך פשוט לייצר תשתיות אופניים לתושבי העיר, אבל איך שהוא אנחנו נתקלים

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 25 -

בהתנגדויות בכל מקום. אבל זה מהלך שראש העירייה התווה את הדרך ומינהל בת"ש מבצע. הסדרנו באופן חלקי את הפעילות של כלי הרכב השיתופיים בעיר. המהלך היה מהלך מהיר, בטווח של 3 חודשים יצרנו פה כללים מאוד ברורים-איך להתנהל במרחב הציבורי מבחינת החברות הפרטיות שמתנהלות פה. התמונה עוד לא מלאה, האסדרה שלנו היא שירותית, גם ברמה הגיאוגרפית. כרגע רובע 3 מוסדר עם תאי חנייה. הגדרנו כמה כללים שחברות הקורקינטים צריכות לעמוד בהם :

1. פריסה בכל העיר.
2. פריסה מוגברת באזורים שחשובים לנו-כמו יפו ומזרח העיר.
3. חניה רק בתאים מסומנים ברובע 3 כרגע.
4. הפסקה של הזמזמים והצפופים בלילה, כי זה מפריע.
5. תכנית לסדר ציבורי שרובי יושב עליהם-שלא רק ידברו על התכנית אלא ייצרו מציאות שבה רוכבי קורקינטים לא רוכבים על המדרכות נקודה. כך רובי אומר, וכשרובי אומר זה קורה.

מר זלוף:

זה ראש העיר אומר.

מר א. כהן:

דרשנו מהם לסרוק את תעודות הזהות, כי אנחנו מבינים שיש כל מיני צעירים שמשתמשים בכרטיס האשראי של ההורים שלהם, ונוצרת מציאות מאוד לא רצויה- שחבריה מתחת לגיל 16 רוכבים על הכלים האלה. ועוד 2-3 כללים. להגיד לכם שהמציאות נהדרת? אני לא אגיד לכם, אבל אנחנו מזהים שיש שיפור בהתנהלות של הרוכבים והחברות. בדרך חברה אחת עזבה אותנו, "ליאו", "מובייק" בקרוב יקבלו התראה כי הם מתנהלים באופן שאינו בהתאם לכללים, אבל סה"כ אנחנו מזהים שיפור בהתנהלות ואנחנו מאוד קפדנים סביב המשך ההסדרה- עד שהשטח פה יהיה נקי ומסודר. רציפות בצמתים, מהלך שמינהל בת"ש מקדם כדי שבילי האופניים יהיו מחוברים. היום שבילי האופניים, כחלק מהמגבלות וההנחיות של משרד התחבורה, לא מחוברים. אנחנו מקווים שבשנה הקרובה יהיה לנו חיבור של חלק מרשת שבילי האופניים. זו פעילות שלוקח לה זמן, ככל שהשנים יעברו אני מקווה שכל הרשת תתחבר לנו ותהיה לנו רשת רכיבה רציפה ולא רק רשת נסיעת רכבים רציפה.

ופרויקטי חלץ. במקביל לפרויקט הגדול של עיר אופניים אנחנו מקדמים ממש עכשיו כמה פרויקטים מהירים, כדי לייצר שוני במציאות לחלק מהרוכבים. אחד הרעיונות הוא לייצר תאית חנייה כאלה. רעיון אחר שעלה זה לייצר פח בצד המדרגות-שרוכבי אופניים יוכלו לעלות על גרם המדרגות בצורה קלה. זה קיים באירופה, בארץ משום מה זה לא קרה מספיק. כל מיני קמפינים

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 26 -

של חינוך, דברים שאנחנו רוצים לייצר כבר בחצי השנה הקרובה, לפני שתגיע התכנית המלאה. אנחנו בטח נחזור אליכם ונציג לכם את הפרויקטים שאנחנו רוצים לקדם. ויש פה עוד הרבה מהלכים. תמונת המצב הזאת היא תמונת מצב חלקית, אני לא מתאר פה את כל הפרויקטים.

תחבורה ציבורית היא קריטית, היא קריטית בזמן העבודות של הרכבת הקלה על אחת כמה וכמה. הסכמנו עם משרד התחבורה לקדם עוד נתיבי תחבורה ציבורית בעיר. לאחרונה זיהינו את קפלן כציר שחייב נתיב תחבורה ציבורית, עומסי התנועה שם הם פסיכים, אחר הצהרים האוטובוסים נוסעים שם בקצב של 5-6 קמ"ש. זה אחד הצירים שסימנו לנו כציר לקדם שם תחבורה ציבורית, ועוד ועוד צירים שיהיו השלמות לרכבת הקלה ולעבודות הרכבת הקלה. דיברנו על תחבורה ציבורית, אז יש לנו את BUBBEL, את היפואית, שסוף כל סוף קיבלנו תקציב ממשרד התחבורה להאריך אותה בעוד שנה.

אנחנו רוצים עוד יפואית כזאת במסגרת עבודות הרכבת הקלה על אלנבי ועל אבן גבירול, אנחנו מבינים שהפתרון הזה של שאטל שעושה קצת סירקולציה הוא נכון, ונפנה למשרד התחבורה לבקש עוד שרות כזה.

שאתלים כאלה ואחרים שנצטרך להפעיל בזמן העבודות, וכל מיני מיזמים של חברות פרטיות כמו GET, שרוצות להקים פה שירותים ייעודיים לאזורי תעסוקה דוגמת עתידים, יגאל אלון, וכיו"ב. פרויקט מאוד חשוב שאנחנו עושים עם משרד התחבורה, כרגע שוב ברמת מצגות, הסכמות וניירות, עוד אין ביצוע בשטח, זה מרחבים תחבורתיים משולבים. הגדרנו כמה מקומות אסטרטגיים שצריך לטפל בהם ברמה הוליסטית ולא ברמה נקודתית. זה מרחב השלום, אזור קפלן, גבעת התחמושת, יגאל אלון.

הסכמנו עם משרד התחבורה על פרוגרמה שמרחיבה את המדרכות, מייצרת שבילי אופניים, מייצרת מקומות לחניית אופניים בצדדים, מקרה את הכל עם קירוי- שתהיה לנו פה הצללה מלאה. הפרוגרמה אושרה, משרד התחבורה אמר- מאשרים, הבעיה היחידה היא שהיא עולה 450 מיליון שח', ואין לנו תקציב מדינה ואין כסף – אז הפרויקט הזה כרגע תקוע, אבל לפחות ברמה ההצהרתית יש הצהרות מוסכמות איך הפרויקט הזה צריך לצאת לתכנון מפורט, נקווה שתהיה לנו בשורה תוך שנה-שנתיים לביצוע.

תחנות האוטובוס, אנחנו צריכים להמשיך לשפר את סביבת התחנה, ובפרט שהן מנוידות בגלל עבודות הרכבת הקלה. הגדרנו כרגע עם נת"ע נוהל שקודם כל יניידו את התחנות ואחרי זה יעשו את הסגירות. בשד' ירושלים לצערנו הנוהל הזה עוד לא היה ואז נוצר מצב שסגרו רחובות ותחנות אוטובוס עוד לא עודכנו, ועכשיו עדכנו אותן, אבל אנחנו מעדיפים שזה יקרה לפני ולא אחרי.

הסיפור המרכזי בסוף של התחבורה הציבורית הוא סיפור של תדירות ושירות. פה אנחנו במהלך סזיפי מול משרד התחבורה – להגדיל את התדירות, להגדיל את התשומות של התחבורה הציבורית. יש להם בעיות, אין להם נהגים, אין להם מסופים, אין להם אוטובוסים, אין להם

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 27 -

דלק, אבל אנחנו לדעתי נדרש כתנאי סף לעבודות הרכבת הקלה- עוד שרות, עוד אוטובוסים, עוד נהגים, כי אחרת אין לנו בשורה לספר לתושבים.

גב' יוחנן וולק:

אתה צריך גם לדרוש שתחנות האוטובוס יהיו כאלה שיוכלו להגן על התושבים מהשמש ומהגשם, שזה גם אחת הבעיות, שהתחנות האלה לא באמת מגינות עלינו- לא בשמש ולא בגשם. וכשאתה רוצה שכולם ילכו ברגל וייסעו בתחבורה ציבורית, אתה צריך לתת להם איזשהו מענה. אני לא רואה שמדברים על זה.

מר א. כהן:

מדברים על זה, זה שיחה מוכרת. יש לנו גם ספק עירוני שמבצע את הסככות, ויש סטנדרט מסוים, ומשרד התחבורה מקשה, אבל את צודקת, התחנות הן לא מיטביות מבחינת ההגנה מפני השמש והגשם.

גב' יוחנן וולק:

זה ב-UNDER STATEMENT.

גב' להבי:

יש שיטה שנהוגה בעולם, שבה יש פתרון לזווית השמש ולזווית הרוח, שהגג מתאים את עצמו לשעות היום, לשעות אחר הצהריים? הרי בסופו של דבר אתה מעמיד תחנה ותלוי מאיזה כיוון באה השמש. אם היית אומר לי שהבעיה היא רק הספק-אז ניחא, אבל אני חושבת שהבעיה היא שקשה למצוא פתרון. אני שואלת, יש פתרון בעולם שמישהו מצא פטנט לגג מסתובב עם כיוון השמש?

מר א. כהן:

יש תחנות הפוכות בכלל, שחזית התחנה צריכה להיות מקדימה והאנשים עומדים מאחורי הזכוכית למשל, יש כל מיני רעיונות כאלה. אני לא מספיק מצוי בפרטים אבל אפשר לבחון את הנושא הזה, בהחלט.

גב' להבי:

כי כאשר אתה מעמיד את התחנה אחרת- לא משנה הספק. אני חושבת שהבעיה היא שבסוף אנחנו מעמידים את התחנה לפי תוואי הרחוב, ואם תוואי הרחוב הוא מצפון לדרום- אז יש בעיה, כי השמש באה ממזרח.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 28 -

גב' ש. הרשקו:

נעשית על זה עבודה.

גב' להבי:

אפשר לפנות אפילו לפקולטה לעיצוב.

מר א. כהן:

לגבי הרכב הפרטי, ברור לנו שהמציאות של העדר הרכב הפרטי למי שצמוד לרכב- תהיה יותר ויותר מורכבת בשנים הקרובות. אנחנו מחפשים פתרונות. אחד הפתרונות שאנחנו כרגע מגבשים, ברדינג תחילה אבל בעוד מקומות אחרים אם זה יצלח, זה מרכז תחבורה רובעי, מת"ר. המטרה היא בעצם שכן אדם יוכל להשאיר את הרכב ברדינג, משם יהיו לו הרבה מאוד מערכות של תחבורה משלימה-אוטובוסים, תחבורה ציבורית, GET, BUBBEL, תל אופן, אוטותל וכל הקורקינטים, ובעצם יהיה לו מגרש חניה מחוץ לעיר שהוא יוכל להשתמש בו ומשם באמת להתנהל לעיר. זה רלבנטי לתושבי העיר, זה רלבנטי גם למי שבא לעבוד בעיר ומעדיף את ה-LAST MILE לעשות עם כל האמצעים שיהיו בו. "אחוזות חוף" מסייעת לנו כרגע לבצע את הפרויקט הזה ב"רדינג", להערכתי תוך כמה חודשים יהיה לנו כבר ממש מרכז תחבורתי קטן שם, ואם זה יצלח נשכפל את זה לעוד מקומות.

אנחנו מדברים על תחבורה חשמלית, אז יש לנו הרבה עבודה בנושא הזה. חברת "אחוזות חוף", מבצעת פיילוטים לחיבור של חניוני "אחוזות חוף" לחשמל, ובקרוב יהיה לנו בכמה מקומות בחניוני "אחוזות חוף" אפשרות לטעון את הרכב בחשמל. וכמו שאמרתי, בנושא האוטובוסים נמצאים במשרד התחבורה במהלך לחשמל את כל המסופים, זה לא פשוט אבל זה מהלך שיקרה בטווח של כמה שנים.

מדיניות חנייה תואמת: ברור שמדיניות החנייה הנוכחית לא מייצרת מציאות ברורה לנהגים, היא מייצרת עודף ביקוש על היצע, אנחנו מכירים את זה מזה שבסוף אנשים חונים על המדרכות כי יש עודף ביקוש על היצע. אנחנו מתחילים כרגע מהלך של גיבוש מדיניות חנייה סדורה לעיר, נציג את זה בפורום הזה כמה פעמים, אני מניח שתוך 8-10 חודשים, ביחד אתכם, נצליח לסכם על מדיניות חניה שהיא גם קוהרנטית כלפי הציבור, גם מתאימה להיררכית התחבורה שאנחנו מדברים עליה וגם מייצרת מציאות יותר ברורה לנהגי המכוניות, כי בסוף המציאות היום היא מציאות בעייתית.

דבר נוסף שאנחנו מקדמים הוא ניהול סחורות. יש לנו הרבה מאוד בעיה עם פריקה וטעינה. משאיות מגיעות לעיר בשעות לא מתאימות, חוסמות נתיבים, נמצאות באזורי מעברי חציה. גם להם המציאות מאוד קשה, הסוחרים מתלוננים, הספקים מתלוננים, התושבים מתלוננים, יש הרבה בעיות בטיחות. אנחנו נמצאים במהלך עם התאחדות התעשיינים ועם חטיבת התפעול באמת לייצר מציאות קצת יותר ברורה. יש ניסיון לעשות טכנולוגיה שתאפשר להם באמת לדעת

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 29 -

מתי המפרץ פנוי. אנחנו כרגע במהלך של PILOT באזור מרכז העיר, כדי ליצור קצת יותר וודאות לנהגים, קצת לאלץ אותם לפעול בשעות אחרות.

גב' ברנד פרנק:

מה עם להכתיב שעות?

מר א. כהן:

גם להכתיב שעות זה חלק מהכלים שאנחנו מתכוונים. ממש בימים אלה אנחנו קובעים את התכנית, דיברנו על 1 בפברואר- תחילת ה-PILOT במרכז העיר, ואני אציג לכם את זה.

גב' ברנד פרנק:

שעות כניסה מסוימות?

מר א. כהן:

גם להגביל בשעות כניסה, להגיד להם- במקומות האלה תוכלו להגיע עד 08.00 בבוקר, ואז זה יחייב אותם להגיע קודם כל למרכז העיר, גם להציע להם עוד מקומות של פריקה וטעינה שאפשר, גם לייצר להם מפות זמן אמת- שיהיה להם מידע איפה מותר לחנות ואיפה לא. היום נהגי המשאיות אומרים- אנחנו לא מכירים את המפרצים, אתם משאירים לנו מפרצי פריקה וטעינה, אין לנו מפה אפילו שאנחנו יודעים איפה אז אני חונה פה. הוא מכיר את המפרץ הזה, הוא חוסם את המפרץ לשעתיים. ברגע שנעלה לו את שכבת מקומות החנייה ב-ON LINE, כבר אז אני חושב שהמצב ישתפר. יש לנו כמה מרכיבים שנכללים בתוך ה-PILOT הזה, ביום חמישי האחרון ישבנו עם שרגא ברוש, עוד אין לנו ממש בשורה אבל אני מקווה שתוך כמה חודשים יהיה לנו משהו להציג פה בצורה יותר מפורשת. זהו.

הסיפור מורכב. למזלנו יש הרבה מחלקות, אגפים, חטיבות, מנהלים בעירייה שעובדות, אני בעיקר מדבר, כולם עובדים, ואני מקווה שהמציאות שלנו בשנים הקרובות תהיה מציאות שנוכל להתמודד אתה, כי האתגרים התחבורתיים הם מאוד גדולים. יש לנו הזדמנות גדולה שזה הזמן לנצל אותה, ואם נשכיל לעשות את זה ביחד עם הציבור – אנחנו מקווים שבשנת 2025 ובהמשך משם נהפוך להיות עיר נהדרת מבחינה תחבורתית. אני לרשותכם, אם יש לכם שאלות עכשיו, אחרי זה, אם תרצו להזמין אותי להסביר עוד.

גב' להבי:

אני אגיד משהו:

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 30 -

קודם כל זה באמת עבודה שמתכללת הרבה מאוד מהדברים שנעשים בעירייה גם על ידי היחידה האסטרטגית ומינהל הרק"ל, גם על ידי מינהל בת"ש, בינוי ותשתיות, ויש שם אגף התנועה ואגף דרכים. זה לא רק שבילי אופניים, הם מתעסקים גם בשדרת הקריה וגם בציר שלבים בהרבה מאוד עבודות שהן מורכבות. וגם אצל רובי בתפעול ובמרחב ובפיקוח. זה באמת דבר שנובע מההסתכלות על העיר קדימה ומהמדיניות שיש לנו כאן, עם תכנית תא/5000 והיקפי הבנייה שצפויים וכו'.

המסר המרכזי בסוף קודם כל לדעתי הוא-שכל מה שמושת על העיר הזאת מבחינת בינוי, מבחינת פרויקטי תשתיות, מבחינת כל מה שראינו במצגת הזאת מביא אותנו למסקנה שחייבים לשנות את פיצול הנסיעות בעיר. זאת אומרת זה המפתח, גם עקב עבודות התשתית, גם עקב החלוקה מחדש של המרחב הציבורי, גם מתוך הרצון באמת, מתוך זה שנכנסות יותר רכבות ויותר מטרות ויותר נת"צים ויותר דו גלגלי, הכל אומר פיצול נסיעות אחר וחלוקה מחדש של המרחב הציבורי. והדבר השני, שמצביעים עליו כל הזמן לאורך כל הדרך, זה מעבר מבעלות על רכב להתניידות כשרות. אם נגיע לרכב אוטונומי לכל ילד ולכל קשיש לא עשינו כלום, אבל אם האוטונומי יהיה גם שיתופי וגם רב קיבולת ויהיה תואם לתפיסת העולם של לעבור מבעלות לשירות, זו בעצם תהיה המהפכה.

זה משהו שרציתי להגיד.

חוץ מזה אני רוצה לומר באמת משהו שאופיר אמר לנו לאורך כל הדרך, שבסה"כ הדברים מגיעים מלמעלה, מגיבוי ותמיכה של ראש העיר במהפכה הזאת. זה לא פשוט לשנות פרדיגמות. אנחנו חיים בעולם שמבוסס על תפיסות עולם שאנחנו נולדנו אתן, התחנכנו עליהן, ויש פה שינוי עצום של הפרדיגמות, ובאמת לצד הנחישות אנחנו צריכים לפתח כלים שגם מאפשרים דיאלוג עם הציבור, גם מאפשרים יותר הסברה, גם מאפשרים יותר הבנה של- לאיזה תהליכים העיר צועדת ולמה נדרש המהפך הזה, כדי להשיג יותר הבנה מהציבור, ואת כל זה לעשות כמה שניתן ברגישות. אני רק אגיד שלא הכל תלוי בעירייה פה ובנו. חוץ מזה שחלק מהפרויקטים המסיביים של תשתיות תלויים במדינה, כשאנחנו מדברים על תחבורה חשמלית המיסוי פה עלול לפגוע בנושא תחבורה חשמלית והמעבר לתחבורה חשמלית. באירופה, כדי להפחית את זיהום האוויר, על כל רכב שהחברות היצרניות מוכרות באירופה הן מקבלות מהאיחוד האירופי 18,000 אירו, כדי למכור את הרכב באירופה. קודם כל יש להם מערכת יצור מוגבלת, אבל זה אומר שעל כל רכב שהם ימכרו בישראל, עוד לפני הכל הם מפסידים 18,000 אירו. אז צריך להבין מה קורה ברמה הלאומית, שאנחנו צריכים אולי להיות מעורבים יותר בשיח. אחד הדברים למשל שצפו לאחרונה בנושא החנייה זה הנושא של אחזקת רכב של עובדים, שזה משהו של מדינה, זה משהו שטמון בהסכמי השכר, זה משהו שבשביל לשנות אותו צריך חקיקה ראשית ואת הממונה על השכר. זה באמת חלק מהתהליכים שנצטרך לעשות פה כעיר שהיא באמת מונהגת ביד רמה ועם תפיסות

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 31 -

עולם, ועל ידי ראש עיר שגם לא חושש להוביל מהלכים דרמטיים, חלק מהדברים זה באמת להוביל מהלכים ברמה הלאומית. לא נוכל שלא לקחת בדברים האלה חלק ולהיות מעורבים.

מר הראל:

יש לי שאלה לגבי הפיקוח, אופיר ברשותך. אני מקבל פניות דווקא הפוכות של אנשים שמתלוננים על רכבים על מדרכות, וענו להם מ-106, שאוכפים ממערב לבן יהודה וממזרח אין כח אדם- גם אם הרכב על המדרכה 4 גלגלים..

מר אמר:

התשובה היא בגדול שאנחנו ממקדים כרגע את הפעילות ברובעים 3 עד 6, כרגע המיקוד נמצא שם. זה לא שזנחנו את השאר, אבל התיעדוף והקבלה של הפניות לשירות הוא בהתאם. צריך לבדוק את זה ברגע נתון לגבי הפניות.

גב' ברנד-פרנק:

למה דווקא רובעים 3 עד 6?

גב' להבי:

זה איפה שאתם ביקשתם.

מר אמר:

3 עד 6 זה כרגע מה שעל הפרק.

גב' להבי:

כשהייתה ישיבה אצל רון, זה האזור שאתם ביקשתם. היית בישיבה הזאת הרי.

גב' ברנד פרנק:

אני לא זוכרת, ולכן אני שואלת למה דווקא 3 ו-6.

מר אמר:

אנחנו התחלנו ברובעים האלה, זה מרכז העיר, זה לב העיר, שם יש לנו את מרבית קריאות השירות. זה בעקבות ניתוח שעשינו של קריאות שירות שהתקבלו, ומרבית הקריאות זה באזורים האלה.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)

- 32 -

גב' ברנד פרנק:

זה לא בקשות, זה לא תכנית כבקשתך.

מר אמר:

איפה שהיו לנו הרבה קריאות מיקדנו, הגענו למסקנה שאלה המקומות שצריך להתחיל לטפל בהם, והכוונה היא בהדרגה להמשיך.

מר הראל:

אני אומר, באזורים האלה יש קריאות שנסגרות בלי שעושים משהו.

מר אמר:

באזורים האלה?

מר הראל:

באזורים האלה.

מר זלוף:

אין דבר כזה.

מר אמר:

אמורים לקבל טיפול.

מר זלוף:

אז זה תקלה. אולי זה בשבת? זו תשובה של שבת דרך אגב. מזרח-מערב בן יהודה זה תשובה של שבת. אזור בילוי לא אזור בילוי, זה תשובה של שבת, לא תשובה של יום חול.

מר הראל:

בעקרון לילות אנחנו כבר אוכפים מלא?

מר זלוף:

ברור. זה סופי שבוע, מזרח מערב בן יהודה זה סופי שבוע.

מר אמר:

זה כנראה באמת סופי שבוע, כי אמרנו שנעשה את זה בהדרגה.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)

- 33 -

גב' ברנד פרנק:

בלילות כמה קריאות יש עכשיו?

מר אמר:

לגבי חנייה?

גב' ברנד פרנק:

כן. מה סדרי הגודל?

מר אמר:

קריאות שירות בנושא של חניה מדובר ב-40,000-30,000 בשנה, שזה מתפזר על כל מיני תחומים.

גב' ברנד פרנק:

לא, אני מדברת על החודש האחרון.

מר אמר:

אנחנו לא רואים שינוי בכמות של הקריאות, עדיין אותם קריאות שהתקבלו-עדיין אנחנו מקבלים אותן. צריך לזכור שמדובר בעיקר על הקריאות של חסימות כניסה.

גב' ציפי ברנד:

אני מדברת על מדרכות.

מר זלוף:

אני אגיד. אנחנו רואים פחות ופחות חונים על מדרכות. אנחנו כבר מזהים, מתוך המאות שהיו בהתחלה, אנחנו כרגע ב-40 טרנזקציות של אכיפה בלבד בלילה. זה שינוי משמעותי ברובעים 3, 4, 5 ו-6.

גב' ברנד פרנק:

לאן הם הלכו לדעתך? אתה יודע להגיד לאן זה הלך?

מר זלוף:

לא.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)

- 34 -

גב' ברנד פרנק:

זאת אומרת, אתה עוד לא יכול ללמוד לאן הם הלכו?

מר זלוף:

לא. אני יכול להגיד שבמקום כמה מאות שהיו לנו בהתחלה כאשר התחלנו עם ההתראות והדוחות, אנחנו היום בממוצע של בערך בין 40 ל-50 בלילה. זה שינוי מהותי.

גב' ברנד פרנק:

זה שינוי משמעותי, לכן אני מנסה להבין את הגרף, כדי גם להבין לאן זה הלך.

מר זלוף:

אני לא יודע לאן זה הלך כרגע, אבל זה משמעותי מאוד.

גב' ברנד פרנק:

אני חושבת שכדאי לנסות להבין את זה בשביל ללמוד על הרגלים.

מר א. כהן:

אנחנו בודקים עם "אחוזות חוף" אם יש שינוי אצלם.

גב' ברנד פרנק:

בדיוק.

גב' להבי:

"אחוזות חוף" זה לא באזורים האלה.

גב' ברנד פרנק:

זה גם. אבל את צריכה להבין לאן זה הלך. את לא יכולה להניח שבחודש היה כזה שינוי דרמטי בצריכה בלי להבין את זה.

מר הראל:

אני מהמר על אדום לבן שיש הרבה יותר, כי הדיבור הוא שבאדום לבן יותר בטוח.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 35 -

גב' ברנד פרנק:

אין כמעט מקום באדום לבן. אדום לבן היום איפה שאין עמודים זה מקומות מזעריים, זה לא יכול לקחת. אם יש כזו ירידה דרמטית הקיבולת של האדום לבן במרכז העיר לא מסוגלת להכיל את זה. אני חושבת ששווה ללמוד כדי להסיק הלאה.

מר א. כהן:

קשה ללמוד, קשה להתחקות אחרי האנשים.

גב' ברנד פרנק:

אתה יכול לבדוק חניונים ליד, אתה יכול לבדוק חניונים אפילו פרטיים ליד, אם יש עלייה. אני חושבת שיש הרבה דרכים ללמוד את זה כדי להבין על ההבדלים. יש לי עוד שאלה בנושא של החניות: אפשר לייקר את הכחול לבן לתושבים לא תל-אביביים?

גב' להבי:

אנחנו בודקים את זה במסגרת מה שאופיר דיבר קודם, שמכינים מדיניות חנייה שתתייחס לכל ההיבטים. להיבטים מתקן חנייה, ועד למדיניות כחול לבן, אדום לבן, בדיקת מדרכות וכל זה, וגם חניה דיפרנציאלית. ייקור דורש שאישור שר הפנים, אנחנו נצטרך לטפל בזה, וגם חלוקת תווי חנייה, המגבלה פר בוגר לבית אב היא לא קיימת, אין מגבלה, כל בוגר יכול לקבל וגם לפעמים אפשר לקבל שניים לתו אחד.

גב' ברנד פרנק:

מתי זה יהיה?

גב' להבי:

הכל יהיה תוך 10 חודשים מהיום.

מר א. כהן:

ראש העיר ביקש שנציג לו את זה כשזה יהיה מוכן. אנחנו יושבים עם היועץ המשפטי, יש פה סוגיות משפטיות שאנחנו מנסים לפתור, מה הסמכויות שלנו.

גב' ברנד פרנק:

השאלה היא אם זה לא המון זמן. אם אנחנו ממשיכים עם כזה דבר 10 חודשים, את יודעת, יש לזה משמעויות.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 36 -

גב' להבי:

זה מהפך שעושים פעם ב-20 שנה, זה לא מהפך שעושים כל הזמן. להחליט לשנות את מדיניות חלוקת התווים זו החלטה דרמטית, להחליט לעשות חניה דיפרנציאלית בעיר אחרי אזור חנייה אחד זו החלטה דרמטית, יש לזה הרבה מאוד השלכות. וכמו שאופיר אמר- עובדים על זה גם עם היועצים המשפטיים. חלק מהדברים צריכים אישורי מדינה, נניח בנושא הדיפרנציאלי של התמחור, ואנחנו צריכים לעבוד על זה בצורה מסודרת.

גב' ברנד פרנק:

עוד שאלה: בלילה, החניונים של "אחוזות חוף" יכולים להישמר רק לתושבי העיר?

מר א. כהן:

חניון קרוב לבית זה מונח,

גב' ברנד פרנק:

זה מבחינת מחיר. השאלה אם הוא מגיע למצב שהוא מלא ואין מספיק מקום, אם גם אנשים מחוץ לעיר חונים בו ואז אין מספיק מקום לתושבים.

גב' להבי:

הייתה הצעה כזאת בעבר, להקצאת אפילו 50% מהמקומות בחניוני "אחוזות חוף" לתושבים. זה נדחה מכל מיני סיבות, גם טכניות, מי שעומד בתור, המחסום מתרומם כשיש מקום. אם אני עומדת חמישית בתור ויש לי זכות להיכנס חופשי,

גב' ברנד פרנק:

הוא לא יעמוד בתור אם הוא יודע שהוא לא יכול לחנות בשעה מסוימת. יש דרכים לבדוק את זה, השאלה היא האם אפשר לתת תיעדוף לתושבי העיר ב"אחוזות חוף" בלילה.

גב' להבי:

זה חלק ממה שאפשר לבדוק במסגרת המדיניות.

גב' ברנד פרנק:

אז כדאי שתבדקו.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 37 -

גב' להבי:

זה חלק ממה שנבדוק גם, איזה פתרונות אפשר לספק: פתיחת חניונים בלילה של עסקים פרטיים. צריך להביא גם סל של פתרונות.

גב' ברנד פרנק:

ברור. אבל יש דברים מידיים שאפשר.

גב' להבי:

אי אפשר לבוא רק עם פתרון אחד.

גב' ברנד פרנק:

אבל כאשר אנחנו חייבים לנסות להתמודד צריך לבדוק חלק מהדברים אולי בתיעדוף, לפני שיש פתרון כולל. בסדר, אני לא ממונה על התחום הזה.

מר אלקבץ:

שני דברים. קודם כל זה מאוד מאוד מלמד לראות את הראיה הרחבה של הנתונים. זה מאוד מאוד חשוב שנדע את הדברים, נכיר את המגמות, יש פה מגמות מאוד מאוד חשובות, מאוד מאוד טובות, כך צריך להיות, ואני מניח שנעשה DRILL DOWN לדברים. לשנות הרגלים בכלל לאנשים, זה לא פשוט, והלוואי שיקרו הדברים האלה. אני חושב שיהיה הכרחי לעשות ניתוח דיפרנציאלי של השכונות של מרחבי העיר. אנחנו מדברים על זה לא מעט בוועדת תכנון ובנייה- על כל מיני היבטים. יש כאן שכונות שהן בסוף 5 ערים שונות לצורך העניין, ואין דינו של רובע 3 כדינה של דרום העיר או יפו, ואני חושב שיהיה הכרח לעשות תכנית דיפרנציאלית. אגב, גם היקף האנשים שעובדים בתוך תל-אביב הוא שונה ברובעים 3 ו-4 מאשר בצפון העיר או בדרומה. עובדים יותר בראשון, ביפו, או מצפון לעיר, במקומות שהם לא תל-אביב. לכן הרגלי הנסיעה קשורים למקומות העבודה שלהם והדבר דורש ניתוח עמוק- כדי שגם נוכל לתת את המענה הדיפרנציאלי, שוב במגבלות של רובעים גנריים, דבר שהוא מאוד מאוד חשוב. וכנגזרת מזה גם עניין החנייה. עזבו את רכבי המדינה, יש אנשים שהם עובדים בפתח- תקווה ובראשון וכו', ורובם היום נוסעים לחו"ל והלוואי שהם היו מבינים שבערים נורמליות גדולות צריך להתנהל כמו שמתואר כאן. כלומר, הם חשופים לזה, זה לא מה שהיה פעם, והם סוף יגיעו לזה מתוך ההכרות של הנושאים.

גב' להבי:

בינתיים אנחנו מאשרים חניונים ברמת אביב, כידוע לך.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 38 -

מר אלקבץ:

אני יודע את הדוגמאות האלה ואני מסכים להן לגמרי, אני רק אומר שבסוף ה-DRILL DOWN העתידי חייב להיות דיפרנציאלי, כי יש שונות רבה.

גב' להבי:

המלחמה ברמת אביב צריכה להיות להכניס יותר תחבורה ציבורית, כמה שאפשר.

מר אלקבץ:

ודאי, אין ספק, אין מה לדבר.

גב' להבי:

אני אתך.

מר אבו שחאדה:

דבר ראשון אני רוצה להודות לאופיר על המצגת ובכלל על ההקשבה בתקופה האחרונה. בשד' ירושלים היו לנו לא מעט אתגרים, ובהחלט אופיר עם הצוות שלו עזרו לנו במה שניתן. לדעתי גם צריך ללמוד מהאתגרים שעולים בשדרות ירושלים. זה לא רק תחבורה, זה לא רק מסחר, זה הרבה דברים, וצריך להסתכל על זה ברמה רוחבית, כי אני מניח שמה שאנחנו עוברים בשד' ירושלים היום אנחנו נעבור בשאר הרחובות בעיר וצריך ללמוד מהם. יש לי רק שאלה ולדעתי זו שאלה עקרונית לגבי עד כמה העירייה מוכנה להתערב במה שקורה במסחר. כי מצד אחד זה לא רק בזמן העבודות, זה גם שינוי המסחר בעיר עקב השינוי התחבורתי, עקב השינוי בעניין הרכבים הפרטיים וכניסת הרכבת, ומה התפיסה שלנו בזה, איך אנחנו רואים את זה, איך אנחנו רואים את שינוי תבניות הצריכה בעיר ואיך זה ישפיע. כי אני מניח שבסופו של יום יש אנשים שירוויחו ויש אנשים שייפגעו מזה, ולרוב אלה הוותיקים שהולכים להיפגע מכל השינויים ברמת העיר, לאזורים היותר צעירים, היותר חדשים.

גב' להבי:

זה נכון מאוד מה שאומר עבד לגבי ההשלכות של השינויים התחבורתיים, ואני תמיד אוהבת לתת את הדוגמא של רחוב הרצל שהולך לקבל תחבורה ציבורית ושביל אופניים, והמשמעות לגבי מכירת רהיטים היא שקרוב לוודאי יהיה שינוי דרמטי שם. אותו דבר באלנבי. מאחר ובאלנבי יש היום קווים גם להרצליה, גם לרעננה, גם לכפר סבא, גם לכפר קאסם, כשיהיה ציר אחד של תחבורה שהוא בצורת ח'- תהיה לזה השלכה מאוד גדולה על העסקים.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)

- 39 -

מר רון חולדאי-ראש העירייה:

טוב חברים, אנחנו מתכנסים.

זה ברור שאנחנו צריכים להחליט החלטות, זה ברור שצריכים לעשות כל מיני דברים. צריך להבין שהחיים הם גמישים מצד אחד, היכולת שלנו לעשות גם היא מוגבלת, אבל יש הכרעות שאנחנו יכולים לעשות. החל מההכרעה- האם תפקידנו לספק לתושבי תל-אביב יפו חנייה חינם, זה לא מובן מאליו. האם תפקידנו לספק לתושבי רמת אביב ג' חנייה חינם במרכז העיר במקום שיסעו בתחבורה ציבורית למרכז העיר.

אנחנו צריכים לעשות כל מאמץ, ואני גם ביקשתי מעוזי וגם דיברתי עם שר התחבורה, שיינתן בידינו גם הנושא של קביעת מחיר החנייה בעיר כחלק מהנושא של מדיניות התחבורה, ובאותם אזורים שבהם אנחנו לא רוצים שיחנו מחיר החנייה צריך להיות גבוה מאוד, ויאפשר רק חנייה חולפת-חצי שעה. אם יעלה 15 שח' לשעה אני מעריך שכמות האנשים שיכנסו למרכז העיר לצרכי חנייה תרד. ואז גם אנחנו נצטרך באמת להכריע, כי אם לתושבי תל-אביב יש חנייה חינם באופן שוטף-האם זה מוצדק שגם למי שנכנס מרמת אביב ג' או תל-ברוך צפון וכן הלאה, לתת בדיוק אותו דבר כמו מי שנכנס מבחוץ.

הכל זה שאלות גם ערכיות, גם מעשיות, גם פוליטיות, הכל מה שאתם רוצים, מכל הכיוונים. כולם מסכימים וכולם יודעים, עוד יידרש הרבה מאוד. אני מקווה ששר התחבורה הבא יבין את הדברים לעומק.

אני חושב שאנחנו בגדול בכיוון הנכון. הכיוון הנכון במיוחד הוא הנושא שהמודעות של מדינת ישראל, בעיקר של אנשי האוצר, לחירום שבצורך לייצר תחבורה ציבורית, שלא היה קודם לכן, היום הדבר הזה ידוע. אני מקווה שהמשבר הכלכלי שעומד בפתח, ואם מישהו חושב שהוא לא קיים, הוא קיים, לא יאט את הקצב של הביצוע.

ויחד עם זה אנחנו נעשה כמיטב יכולתנו בתנאים שלנו. יש דברים שאני כבר אומר שאנחנו כבר עומדים מול נת"ע, דרך אגב כחלק מהלקח של העבודות עד כה, אנחנו הולכים להכנס לרמת פירוס הרבה יותר גבוהה לתוך העבודות כדי לראות כמה זמן סוגרים, כמה זמן סוגרים כל קטע. יכול להיות שהשאלה היא שאלה של מחיר, שאולי תמורת עוד כמה אחוזים במחיר שווה למנוע את כמות הדברים. זו בהחלט מעבדה שאנחנו לומדים ממנה הרבה מאוד, ונצטרך להיות הרבה יותר קשוחים בתחום הזה, שלא יעבדו עלינו בעיניים. כי גם גשר יהודית, דרך אגב, זה עבודה בעיניים. לכאורה עשו את העבודה אבל לא גומרים אותו, כי עכשיו אי אפשר לעבוד. אתם רואים שגשר יהודית עומד ולא נפתח, למה? כי מאפשרים לעבוד שם רק בלילה, סוגרים נתיב אחד למשך 5 שעות בלילה. עד שמגיעים שני עובדים, עד שהם מתחילים, הם לא מספיקים לעשות כלום. לפעמים שוטר שמחליט החלטה- אני לא מאפשר, ועכשיו לכו תעשו. גם פה אנחנו צריכים להקפיד שהחוזים יהיו כאלה שאם נותנים לך 5 שעות אתה צריך לבקש פי חמישה עובדים כדי להזיז את העבודה יותר מהר ולא לעבוד כרגיל, כמו שקורה שם עכשיו. המצגת היא בסדר גמור, אנחנו בכיוון הנכון. עוד נעמוד בפני הכרעות. אנחנו רק צריכים להאיץ

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 6
מתאריך ט"ו אלול תשע"ט (15/09/2019)**

- 40 -

את הקצב ולהכריע הכרעות בטווח זמן כזה שיווצר שינוי שלא בסוף הקדנציה אלא עדיין במה שנקרא- בתחילת הקדנציה. ובשנת 2020 להגיע למצב שבו סיכמנו ועם זה אנחנו הולכים. עד כאן, זה מה שקורה, סיכמנו את הדברים, נצא לעבודה. תודה רבה.

הישיבה נעולה

מנחם לייבה
מנכ"ל העירייה

גלילה בן-חורין
מזכירת מועצה
ע' מנכ"ל העירייה